Die Haftpflicht des Automobilisten

nach schweizerischem und französischem Recht

unter besonderer Berücksichtigung
der Verkehrsgesetzgebung

INAUGURAL-DISSERTATION

zur

Erlangung der Würde eines Doctor iuris utriusque

der

Hohen Juristischen Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

WALTER HOHL

Fürsprecher

aus Grub, Kt. Appenzell a. Rh.

Bern — Gedruckt bei Stämpfli & Cie. — 1930

Die Haftpflicht des Automobilisten

nach schweizerischem und französischem Recht

unter besonderer Berücksichtigung
der Verkehrsgesetzgebung

INAUGURAL-DISSERTATION

zur

Erlangung der Würde eines Doctor iuris utriusque

der

Hohen Juristischen Fakultät der Universität Bern

vorgelegt von

WALTER HOHL

Fürsprecher

aus Grub, Kt. Appenzell a. Rh.

Bern — Gedruckt bei Stämpfli & Cie. — 1930

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Allgemeine Einleitung 1

I. Teil:

Schweizerisches Recht.

§ 2. Das Automobilkonkordat von 1914 6

§ 3. Die gesetzlichen Grundlagen der Haftung im Bundesrecht . . . 12
1. Allgemeines 12
2. Die Widerrechtlichkeit 14
3. Die Fahrlässigkeit 16
4. Das Mitverschulden des Geschädigten 18
5. Der Beweis 18

§ 4. Typische Tatbestände von Automobilunfällen nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes und der kantonalen Gerichte . . 21
1. Die Nichtbeachtung der kantonalen und allgemeinen Verkehrsgrundsätze als Haftungsgrund für den Automobilisten . . . 21
a) Übermässige Geschwindigkeit 21
b) Die Nichtbeachtung der Vorschriften über das Rechtsfahren, Rechtsausweichen und Linksvorfahren 25
1. Rechtsfahren 25
2. Unrichtiges Verhalten beim Vorfahren und Ausweichen 27
c) Nichtbeachtung und unrichtige Anwendung der Regeln über das Signalgeben 29
d) Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die Beleuchtung der Automobile 31
e) Unrichtiges Verhalten an Strassenkreuzungen und -abzweigungen 33
f) Die Übertretung anderer Reglementsvorschriften 35
2. Das Automobil und die übrigen Strassenbenützer 37
a) Automobil und Fussgänger 37
b) Automobil und Radfahrer 43
c) Automobil und Pferdefuhrwerk 46
d) Automobil und Hunde 50
e) Kollision zweier Automobile 52

II. Teil:

Französisches Recht.

§ 5. Der Code de la Route 57

§ 6. Die gesetzlichen Grundlagen der Haftung nach dem französischen Zivilrecht 59
1. Art. 1382 und 1383 C c 60
2. Art. 1384 Al. 1 C c 61

Seite

§ 7. Typische Tatbestände von Automobilunfällen nach der Rechtsprechung der Cour de Cassation und der übrigen Gerichte . . . 73
1. Die Nichtbeachtung der Verkehrsgrundsätze des Code de la Route als Haftungsgrund für den Automobilisten 73
a) Übermässige Geschwindigkeit 73
b) Die Nichtbeachtung der Regeln über das Rechtsfahren, Rechtsausweichen und Linksvorfahren 76
1. Rechtsfahren 76
2. Unrichtiges Verhalten beim Vorfahren und Ausweichen 76
c) Fehler in der Anwendung der akustischen Signale . . . 77
d) Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die Beleuchtung der Automobile 78
e) Unrichtiges Verhalten an Strassenkreuzungen und Abzweigungen 79
f) Die Übertretung anderer Reglementsvorschriften 80
2. Das Automobil und die übrigen Strassenbenützer 81
a) Automobil und Fussgänger 81
b) Automobil und Radfahrer 84
c) Automobil und Pferdefuhrwerk 86
d) Automobil und Hunde 89
e) Kollision zweier Automobile 89

III. Teil:

Vergleich.

§ 8. Die schweizerische Verkehrsgesetzgebung und der Code de la Route 93
1. Allgemeines 93
2. Die Anwendung der Verkehrsregeln durch die Gerichte . . . 95
a) Automobil und Fussgänger 95
b) Automobil und Radfahrer 97
c) Automobil und Pferdefuhrwerk 98
d) Automobil und Hunde 100
3. Zusammenfassung 100
§ 9. Die zivilrechtlichen Grundlagen der Haftung in der Schweiz und in Frankreich 102

Anhang.

A. Das Automobilkonkordat von 1914 110
B. Die Ausführungsbestimmungen der Konkordatskantone 120
1. Kanton Zürich 120
2. » Bern 122
3. » Luzern 135
4. » Uri 137
5. » Schwyz 139
6. » Glarus 140
7. » Freiburg 142
8. » Solothurn 143
9. » Basel-Stadt 144
10. » Basel-Land 145

Seite

11. Kanton Schaffhausen 146
12. » Appenzell a. Rh. 147
13. » Appenzell i. Rh. 147
14. » St. Gallen 148
15. » Aargau 149
16. » Thurgau 151
17. » Tessin 152
18. » Waadt 153
19. » Wallis 154
20. » Neuenburg 156

C. Die Bestimmungen der dem Konkordat nicht beigetretenen Kantone 157

1. Kanton Unterwalden ob dem Wald 157
2. » Unterwalden nid dem Wald. 158
3. » Zug. 159
4. » Graubünden 162
5. » Genf 165

D. Der Code de la Route. 170

Literaturverzeichnis.

1. Schweizerisches Recht.

Amtliches stenographisches Bulletin der schweizerischen Bundesversammlung.
Automobilrevue (AR).
Bartholmess, La législation sur les automobiles, Thèse Genève 1913.
Becker, Kommentar zum Obligationenrecht, Zürich 1915.
Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahn, vom 15. Dezember 1902.
Blätter für zürcherische Rechtsprechung (Bl Zü R).
Bolli, Das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr, Bern 1927.
Bourgknecht, La responsabilité civile dans la loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles du 10 février 1926, Thèse Fribourg 1927.
Brennwald, Automobilistenrecht, Zürich 1904.
— Der Automobilismus im Recht, München 1905.
— Die Haftpflicht für Automobilschaden, Bern 1909.
— Forensische Automobilpraxis, Bern 1925.
Eingabe an den Ständerat betreffend die Haftpflicht der Halter von Motorfahrzeugen vom 15. September 1925, eingereicht durch einige Initianten der Zürcherinitiative für vermehrten Schutz vor den Motorfahrzeugen, im Verein mit der Ligue des Piétons in Genf.
Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichtes, amtliche Sammlung (BGE).
Gmür, Die Revision des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und die Haftpflicht der Automobile, Bern 1903.
— Nochmals die Haftpflicht der Automobile, Bern 1903.
— Die Haftpflicht der Automobile, Bern 1908.
Grundsätzliche Entscheidungen des luzernischen Obergerichtes und seiner Abteilungen.
Guhl, Untersuchungen über die Haftpflicht aus unerlaubten Handlungen nach schweizerischem Obligationenrecht, Diss. Bern 1904.
Guyer, ein schweizerisches Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobilhalter, Zürich 1906.
Häberlin, Das eigene Verschulden des Geschädigten im schweizerischen Schadenersatzrecht, Diss. Bern 1924.
Homberger, Das Automobilhaftpflichtrecht nach dem Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 3. November 1922, ZBJV *60* 1924.
Martin, La responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles, Basel 1907.

Meili, Die rechtliche Stellung der Automobile, Zürich 1902.
— Die Kodifikation des Automobilrechts, Wien 1907.
Oser, Kommentar zum Obligationenrecht, Zürich 1915.
Pfister, Fragen aus dem Gebiete der Widerrechtlichkeit, insbesondere nach Art. 41 des schweizerischen Obligationenrechtes, Diss. Zürich 1925.
Die Praxis des Bundesgerichtes (Pra).
La Semaine judiciaire. Journal des Tribunaux paraissant à Genève (Sem jud).
Schönbein, Die Haft- und Versicherungspflicht des Automobilhalters nach dem Entwurfe zu einem Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr vom 10. Februar 1926, Diss. Bern 1928.
Schweizerische Juristenzeitung (JZ).
von Tuhr, Allgemeiner Teil des schweizerischen Obligationenrechtes, Tübingen 1924/25.
Vierteljahresschrift für aargauische Rechtsprechung.
Vorwerk, Die Automobilhaftpflicht nach bestehendem Recht und de lege ferenda, Diss. Tübingen 1904.
Zeitschrift des bernischen Juristenvereins (ZBJV).
— für schweizerisches Recht, neue Folge (ZSchwR NF).

2. Französisches Recht.

Amblard, Le Code de la Route, Paris 1929.
Arnette, De la responsabilité du propriétaire de véhicules, Thèse Paris 1908.
Aubin, L'automobile devant les chambres et devant l'opinion, Paris 1908.
Bartholomot, De la responsabilité civile an matière d'accidents d'automobiles, Thèse Dijon 1908.
Baudry-Lacantinerie, Précis de droit civil.
Besson, La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses, Thèse Dijon 1927.
Bettremieux, Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français, Thèse Lille 1920.
Blaisot, Commentaire juridique et pratique du Code de la Route, Paris 1925.
Bulletin de la Société d'Etudes législatives 1907/08.
Charier, La responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accidents, Thèse Caen 1926.
Chevalier, La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente, Paris 1926.
Coulon, De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles, Thèse Paris 1907.
Dalloz, Recueil Hebdomadaire de Jurisprudence en matière civile, commerciale, criminelle, administrative et de droit public (DH).
— Recueil Périodique et Critique de Jurisprudence, de Législation et de Doctrine en matière civile, commerciale, criminelle, administrative et de droit public (DP).
Demogue, Traité des obligations en général, Paris 1923.
Dortu, De la circulation des véhicules, Thèse Paris 1904.

Dupont, De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles, Thèse Caen 1910.
Dupuich, L'accident d'automobile et la loi, Paris 1908.
— Les accidents d'automobile, peines et responsabilité, Paris 1908.
Fairé, Les transformations des principes de la responsabilité en droit public et privé, Thèse Paris 1903.
Gardenat et *Salmon-Ricci*, De la responsabilité civile (délits et quasi-délits), Paris 1927.
Gaudillot, De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles, Thèse Paris 1911.
La Gazette des Tribunaux (Gaz Trib).
La Gazette des Tribunaux du Midi (Gaz Trib Midi).
La Gazette du Palais (Gaz Pal).
La Gazette judiciaire et commerciale de Lyon (Gaz jud Lyon).
Lavergne, Manuel pratique et théorique de l'automobile sur route, Paris 1900.
Haber, L'automobile devant la loi, Thèse Paris 1903.
Josserand, De la responsabilité du fait des choses inanimées, Paris 1897.
— L'automobile et le droit, Lyon 1908.
— Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobile, Paris 1926.
Journal des arrêts de la Cour d'Appel de Bordeaux en matière civile, commerciale et correctionnelle.
Imbreq, L'automobile devant la justice, Paris 1910.
Lalou, La responsabilité civile, Paris 1928.
La Loi, Journal du soir judiciaire quotidien.
Luco, Des conflits de présomption de faute à l'occasion de la circulation des véhicules, Paris 1928.
Martin, De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles, Thèse Paris 1926.
Le Moniteur judiciaire de Lyon.
Monnier, De la responsabilité du fait des choses inanimées et notamment des accidents occasionnés par les véhicules automobiles, Thèse Nancy 1926.
L'Observateur.
Planiol, Traité élémentaire de droit civil, Paris 1926.
Poidebart, La circulation des automobiles, Thèse Paris 1913.
Radouant, Du cas fortuit et de la force majeure, Thèse Paris 1926.
Recueil des arrêts de la Cour de Marseille.
— de la Cour de Nantes.
— de la Cour de Rouen et de Caen.
Recueil des Sommaires de la Jurisprudence française (Rec Som).
Recueil périodique de Jurisprudence de la Cour d'Appel de Dijon et des Tribunaux du ressort.
Recueil périodique des Assurances (Rec pér).
Rolland, De la responsabilité des conducteurs de véhicules en cas d'accidents, Paris 1908.
Sainctelette, Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accidents, Paris 1908.

La Semaine juridique (Sem jur).
Saleilles, Les accidents du travail et la responsabilité civile, Paris 1897.
Sirey, Recueil général des lois et des arrêts (Sirey).
Souvestre, Histoire de l'automobile, Paris 1907.
Triandafil, L'idée de faute et l'idée de risque comme fondement de la responsabilité, Thèse Paris 1913.
Visse, De la responsabilité du fait des choses, Thèse Paris 1923.
Wahl, La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles, Paris 1908.

3. Deutsches Recht.

Hedemann, Die Fortschritte des Zivilrechts im XIX. Jahrhundert, Berlin 1910.
Nussbaum, Die Rechtstatsachenforschung, Berlin 1914.

§ 1.

Allgemeine Einleitung.

Seit dem grauen Altertum bis hinein in die Neuzeit lässt sich der sehnliche Wunsch der Menschen verfolgen, sich mittels irgendeiner Maschine rascher und müheloser als mit den eigenen Gehwerkzeugen fortbewegen zu können.

Wenn man einem Artikel im «Motorwagen», September 1899 [1]), Glauben schenken darf, so haben bereits die alten Ägypter eine Art von Automobil gekannt. Es handelte sich um einen Wagen, der durch einen am hintern Ende ausströmenden Dampfstrahl vorwärts getrieben wurde. Wie sich dieses erste «Automobil» bewährt hat, ist leider nicht bekannt, es ist uns einzig aus verschiedenen Darstellungen auf Denkmälern altägyptischer Herkunft überliefert. Auch Heron von Alexandrien (285—222 v. Chr.) soll sich mit der Konstruktion automobiler Wagen abgegeben haben.

Durch lange Jahrhunderte hindurch haben wir keine Kunde mehr von solchen Versuchen. Erst Roger Bacon (1214—1294) erwähnt in seinen «Epistola fratris Rogerii Baconis de secretis operibus artis et naturae et de nullitate magiae» dass «currus etiam possunt fieri ut sine animali moveantur cum impetu inestimabili». Ob Bacon Versuche mit einem solchen Wagen angestellt hat, oder ob er bloss theoretisch diese Möglichkeit erwähnte, ist uns leider nicht überliefert [2]).

Im Jahre 1644 gestattete Ludwig XIV. einem gewissen Jean Théson «eine kleine vierräderige Karosse, die ohne irgendwelche Pferde, sondern nur durch zwei sitzende Männer fortbewegt wird», in Betrieb zu setzen [3]). Auch von dieser Erfindung ist nur diese

[1]) Zitiert bei Brennwald, Der Automobilismus im Recht 3.

[2]) Meili, Die rechtliche Stellung der Automobile 7.

[3]) G. Lavergne, Manuel pratique et théorique de l'automobile sur route, 1900, 1.

Tatsache überliefert, so dass wir nicht wissen, wie sie sich bewährt hat, und ob sie praktisch Verwendung fand.

Fast gleichzeitig, im Jahre 1649, tauchte in Nürnberg eine Erfindung des Uhrenmachers Jean Hautsch auf. Es handelte sich um eine vierräderige, enorm schwere und grosse Kalesche, die durch ein Uhrwerk angetrieben wurde. Sie erreichte eine Stundengeschwindigkeit von 1,6 km. Sehr sinnreich ausgedacht waren die verschiedenen «Alarmapparate» dieser Karosse. Ein Drache schüchterte die Neugierigen, die ihr den Weg versperrten, mit fürchterlichem Augenrollen ein. Wenn das nichts nützte, so begannen mehrere Engel Posaunen zu blasen. Wenn auch das nichts half, so spie ein sinnreicher Mechanismus Wasser auf die den Weg versperrenden Leute [1]).

1672 konstruierte Newton (1642—1727) einen Dampfwagen, der sich aber ebensowenig bewährte wie seine Vorgänger [2]). James Watt (1736—1819) erhielt, nachdem er im Jahre 1768 die Dampfmaschine erfunden hatte, das erste Patent für einen Dampfwagen im Jahre 1784. Aber auch diese Erfindung geriet bald wieder in Vergessenheit [3]).

Etwas mehr Erfolg hatte ein französischer Offizier, namens Nicolas Cugnot. Nach jahrelangen Studien und ganz respektablen Erfolgen wagte er sich endlich im Jahre 1769 mit seinem Dampfwagen an die Öffentlichkeit. Er erhielt die Erlaubnis, ihn dem damaligen Kriegsminister, dem Herzog von Choiseuil und andern hohen Würdenträgern vorzuführen. Cugnot fuhr auch wirklich mit seinem Vehikel los. Dieses rannte aber infolge des ungenügenden Steuermechanismus in eine Mauer, riss diese um und wurde selber beschädigt. Der unglückliche Erfinder kam zwar mit dem Leben davon, infolge der Revolution in Frankreich wurden ihm aber weitere Versuche verunmöglicht. Die von Cugnot konstruierte Maschine befindet sich noch heute im Eigentum des «Conservatoire des Arts et Métiers» in Paris und wurde an der Weltausstellung in St. Louis im Jahre 1904 ausgestellt, als erster noch erhaltener Vorläufer des Automobils [4]).

---

[1]) AR 1906 160 ff., Die Geschichte des Automobils.

[2]) AR loc. cit.; Bartholmess, La législation sur les Automobiles 10.

[3]) Brennwald, op. cit. 4 f.

[4]) AR loc. cit.; Meili, Die Kodifikation des Automobilrechtes 2; Bartholmess, op. cit. 10.

Im Jahre 1813 soll ein gewisser Isaak de Rivaz, ein Walliser, in Vivis Versuche mit einem Dampfwagen gemacht haben, von denen uns aber leider nichts bestimmtes überliefert worden ist [1]).

Ganz unabhängig von all diesen Versuchen auf dem Kontinent, von denen kein einziger zu einem praktisch verwendbaren Resultate führte, setzte in den Jahren 1825—1835 in England eine rege Erfindertätigkeit auf dem Gebiete des Dampfwagenbaues ein. Bald war man dort so weit, dass diese Wagen als Omnibusse Verwendung finden konnten. Auf allen Landstrassen herrschte ein reger Dampfomnibusverkehr. Sogar in den Städten fanden diese Wagen grossen Anklang. Diese Entwicklung der Dampfwagen in England hätte ganz sicher auch auf den Kontinent übergegriffen, wenn ihr nicht in ihrem Ursprungslande ein jähes Ende bereitet worden wäre. Verschiedene schwere Unglücksfälle hatten die öffentliche Meinung plötzlich sehr gegen die schon recht gut eingeführten Vehikel eingenommen. Dazu kam noch, dass die wesentlich jüngere Eisenbahn bereits damals stark unter der Konkurrenz der schienenlosen Dampfwagen zu leiden hatte. Da die Eisenbahnen in einflussreichen Händen waren, gaben sich gewisse Kreise intensiv mit der Frage ab, wie man den unerwünschten Konkurrenten das Lebenslicht ausblasen könnte. Sehr geschickt wurde die momentane Misstimmung des Publikums dazu ausgenützt, ein Gesetz zu erlassen, das der aufblühenden englischen Dampfwagenindustrie den Todesstoss versetzte und der jüngeren Eisenbahn einen vollen Erfolg sicherte: jedem Dampfwagen musste ein Mann mit einer roten Fahne zirka 100 m vorangehen, um das Publikum zu warnen. Zudem war es bei sehr strenger Strafe verboten, schneller als 4 km in der Stunde zu fahren. Dieses Gesetz wurde erst 1896 wieder aufgehoben, so dass bis Ende des 19. Jahrhunderts in England auf dem Gebiete des Dampfwagen- und Benzinmotorbaues völlige Untätigkeit herrschte.

Auf dem Kontinent standen der Entwicklung keine solch hemmende Gesetze entgegen. Frankreich übernahm hier die führende Rolle im Dampfwagenbau. 1865 baute ein gewisser Lotz in Nantes die ersten Omnibusse. Sie zirkulierten regelmässig auf der Linie Paris-Joinville-le-Pont.

---

[1]) Meili, op. cit. 2, Anmerkung 3.

1873 erhielt der Erfinder Amédé Bollé ein Patent für einen neuen selbstkonstruierten Dampfwagen. 1875 fuhr er von Le Mans nach Paris (zirka 230 km) ohne Unfall mit seinem Dampfwagen «Obéissante» und im gleichen Jahre mit einem neuen Wagen von Paris nach Wien. Diese beiden glücklichen Fahrten erregten in Frankreich und im Auslande ungeheures Aufsehen, überall wurde dem Dampfwagen eine glänzende Zukunft prophezeit. Wie die etwas spätere Entwicklung zeigt, war dem aber durchaus nicht so. Einige Erfinder beschritten nun neue Wege und suchten eine neue Energiequelle an Stelle des Dampfes. Die Dampfwagen waren unendlich schwerfällige Fahrzeuge, die einen wirtschaftlichen Betrieb fast ausschlossen, da die ganze Maschine im Verhältnis zur Kraft, die sie entfalten konnte, viel zu schwer war. Sowohl deutsche als auch französische Techniker befassten sich ganz unabhängig voneinander und ungefähr zur gleichen Zeit mit dem Studium des Benzinmotors. Anfangs der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts bauten in Frankreich Bouton und der Marquis de Dion zusammen das erste Benzindreirad, während in Deutschland der Erfinder Daimler im Jahre 1883 den ersten Benzinmotor patentieren liess. Die Idee dazu gab ihm ein Explosionsmotor, den er in der Deuzer Gasmotorenfabrik kennen lernte und den Otto Langen erfunden hatte. Nun setzte in beiden Ländern eine intensive Tätigkeit ein zur Verbesserung dieser so wichtigen Erfindungen. 1887 baute Benz die erste Zahnradübersetzung, nachdem er unabhängig von Daimler auch einen Benzinmotor erfunden hatte. Panhard und Levassor bewarben sich bald um eine Lizenz für die Benzschen Dreiräder, die damals in Deutschland schon fabriziert und verkauft wurden. Sie wurden in Frankreich wesentlich verbessert. Panhard und Levassor gebührte der Ruhm, den ersten vornstehenden Motor in ein Automobil eingebaut zu haben.

Neben den Versuchen mit Benzinmotoren wurden aber noch weiterhin Dampfwagen gebaut. Besonders in England wurde nach der Aufhebung des oben erwähnten Gesetzes der Bau von Dampfwagen wieder da aufgenommen, wo er mehr als 50 Jahre vorher abgebrochen werden musste. Hauptsächlich wurden dort nun schwere Dampflokomobile zu Industriezwecken konstruiert. 1890—1895 ist die Zeit des Kampfes zwischen Benzin- und Dampfwagen. Wer die Oberhand erringen werde, war damals noch völlig

ungewiss, beide Arten von Vehikeln hatten gleich eifrige Verfechter und machten weiterhin riesige Fortschritte. Schon nach kurzer Zeit aber erwies es sich, dass die Dampfwagen ins Hintertreffen kamen. Sie waren viel unwirtschaftlicher als die leichten Benzinautomobile. Die Überlegenheit der letzteren in jeder Beziehung wurde klar erwiesen in den Jahren 1894 und 1895. Im Juli 1894 wurde ein grosses Rennen von Paris nach Rouen veranstaltet. Die Beteiligung von Dampf- und Benzinautomobilen war eine sehr rege. Alle Konstrukteure starteten mit ihren besten und neuesten Wagen. Das Rennen endete mit einem überlegenen Sieg der Benzinwagen, von den Dampfwagen blieben die meisten auf der Strecke. Ähnliche Resultate zeitigte das grosse Strassenrennen Paris-Bordeaux im Jahre 1895. Damit war das Schicksal der Dampfautomobile endgültig besiegelt, während die Benzinautomobile ihren Siegeszug durch die ganze Welt antraten [1]).

Unzählige Erfindungen und Neukonstruktionen, die sich teils bewährten, teils bald wieder verschwanden, mussten noch gemacht werden, bis das erreicht wurde, was wir heute unter dem Namen «Automobil» verstehen. Erst seit wenigen Jahren kann man endlich einen gewissen Stillstand in der bis dahin immer fliessenden Entwicklung im Automobilbau feststellen. Umwälzende neue Erfindungen sind kaum mehr gemacht worden, wenn auch noch immer neue Formen, Produkte und Verbesserungen ausprobiert werden.

Eine Art des Automobils hat von Anfang an keine Fortschritte gemacht, und ihr Anwendungsgebiet ist noch heute ebenso beschränkt, wie es vor 35 Jahren der Fall war: Das Elektromobil, das 1893 an die Öffentlichkeit trat. Infolge des enormen Gewichtes der Akkumulatoren ist es nicht möglich, damit grosse Geschwindigkeiten zu erreichen, und ebenso ist sein Aktionsradius noch heute sehr beschränkt. Zudem bedingt das langsame Aufladen der Akkumulatoren enorme Zeitverluste.

---

[1]) Vgl. zu diesen Ausführungen AR 1906 160 ff. und Brennwald, op. cit. 3 ff.

I. Teil.

Schweizerisches Recht.

§ 2.

Das Automobilkonkordat von 1914.

Zu Anfang des 20. Jahrhunderts nahm der Verkehr mit Automobilen in der Schweiz einen derartigen Umfang an, dass er zum Aufsehen mahnte. Verschiedene schwere Unfälle, die aber zu dieser Zeit infolge der noch schlechten Konstruktion dieser neuartigen Fahrzeuge meist nur deren Insassen trafen, stellten die Gerichte, die sich mit den Unglücken zu befassen hatten, vor eine Reihe neuer und ungelöster Fragen. Die Bestimmungen des damaligen eidgenössischen Obligationenrechtes betreffend die unerlaubten Handlungen konnten wohl auf Automobilunfälle angewendet werden. Schwierig war aber die Beurteilung des Verschuldens, da nirgends Vorschriften polizeilicher Natur über den Verkehr mit Automobilen bestanden und eigentlich niemand wusste, was den Lenkern der Automobile erlaubt und was ihnen verboten war. In den meisten Kantonen bestanden zwar alte Strassengesetze und -Polizeiverordnungen, aber diese Bestimmungen waren ungenügend, da darin meist nur von Pferdefuhrwerken die Rede war. Sie konnten deshalb höchstens einige Anhaltspunkte zur Beurteilung des Verschuldens eines Automobilisten geben.

Als Beispiel sei hier das bis vor kurzem geltende «Gesetz über das Strassenwesen vom 1. Juli 1889 des Kantons St. Gallen» angeführt. In der dazu gehörenden Polizeiverordnung vom 20. September 1889 finden sich in Art. 14 bis 26 «Vorschriften für Fuhrleute, Reiter, Radfahrer usw.» Unter anderem heisst es in dieser Verordnung:

Art. 14. Alle Kutscher, Fuhrleute, Reiter, Radfahrer usw. sollen die Strasse möglichst in der Mitte benutzen. — Die Radfahrer werden durchwegs den übrigen Fuhrwerken gleich gehalten.

Art. 15. Fuhrwerke, welche sich begegnen, müssen sich rechtzeitig nach der rechten Seite hin ausweichen. Von zwei Fuhrwerken, die sich einholen, muss das vordere nach der rechten Seite hin so weit ausbiegen, dass das nachfolgende zur linken Seite vorbeifahren kann.

Art. 16. .....

Art. 17. Der Führer eines Fuhrwerks muss während des Fahrens entweder stets auf dem Fuhrwerke — mit dem Leitseil in der Hand — oder auf einem der Zugtiere, oder in ihrer unmittelbaren Nähe bleiben und das Gespann fortwährend unter Aufsicht halten. Das Leiten eines Fuhrwerkes von hochbeladener Befrachtung herab (Heu, Stroh usw.) ist untersagt.

Auch wenn das Fuhrwerk angehalten wird, darf sich der Fuhrmann nicht von demselben entfernen, ohne die Pferde abzusträngen.

Art. 18. Auf Brücken darf weder mit angespannten noch mit unangespannten Pferden und Vieh Halt gemacht werden. Auch im übrigen darf die Strassenfahrbahn durch das Anhalten von Fuhrwerken nicht gesperrt werden.

Bei herumstehenden Wagen ohne Bespannung müssen die Deichseln in der Nähe von oder auf Strassen, Wegen und Plätzen aufrecht in die Höhe gestellt werden.

Art. 19. Auf den öffentlichen Strassen ist schnelleres Fahren oder Reiten als im starken Trab oder kurzen Galopp untersagt.

Art. 20. In Städten, Dörfern, engen Strassen und starken Krümmungen ist alles schnellere Fahren und Reiten als in kurzem Trab verboten.

Art. 21. Sämtliche Fuhrleute sind verpflichtet, an Abhängen sich des Hemmschuhes oder einer andern durchaus genügenden Hemmvorrichtung zu bedienen.

Art. 22. .....

Art. 23. Auf den für die Fussgänger bestimmten Seitenwegen und Trottoirs, den Banketts, den Böschungen und in den Schalen der Strassen ist alles Reiten, Fahren und Viehtreiben untersagt.

Art. 24. Mit mehr als zwei aneinandergehängten Wagen darf nicht gefahren werden, sofern der oder die weiter angehängten Wagen nicht besonders beaufsichtigt und gelenkt werden.

Art. 25. Bei Nacht soll jedes Fuhrwerk mit Geröll an der Bespannung oder mit Licht versehen sein; bei Schlittenbespannung soll das erstere auch bei Tag nicht fehlen.

Art. 26. Bei Begegnungen mit andern Fuhrwerken und Reitern sollen die Radfahrer die Geschwindigkeit derart mässigen, dass nötigenfalls sofort abgestiegen werden kann. Beim Scheuwerden von Tieren hat der Radfahrer anzuhalten.

Der Radfahrer ist gehalten, sich mit Rufsignalen zu versehen und die Fussgänger, Fuhrwerke und Reiter rechtzeitig aufmerksam zu machen [1]).

Da die hergebrachte Gesetzgebung nicht ausreichte, um das Publikum vor den Automobilen zu schützen, gelangten einzelne Kantone dazu, besondere Vorschriften über den Automobilverkehr

---

[1]) Das «Gesetz über das Strassenwesen» vom 12. Februar 1930 hebt in Art. 129 diese Polizeiverordnung ausdrücklich auf. Vgl. Anhang 149.

zu erlassen. Das «Règlement général concernant la circulation sur la voie publique» vom 2. Februar 1900 enthielt zum Beispiel Vorschriften über den Verkehr im Kanton Genf. Deutlich zeigt sich darin der Einfluss des französischen Automobildekretes von 1899 [1]). Andere Kantone folgten dem Beispiel von Genf [2]), wichen aber in wesentlichen Bestimmungen stark voneinander ab, so dass bald ein grosses Durcheinander herrschte, und in jedem Kanton andere Vorschriften über Geschwindigkeit, Beleuchtung usw. galten. In dem kleinen Gebiet der Schweiz wurden solche Zustände natürlich bald unhaltbar.

Die kantonalen Behörden, der Schweizerische Touringklub und der Automobilklub der Schweiz setzten sich daher tatkräftig für eine Vereinheitlichung ein. Im Jahre 1901 reichte der Touringklub dem eidgenössischen Departement des Innern einen Vorschlag zur interkantonalen Regelung des Automobil- und Fahrradverkehrs ein. Diese verschiedenen Anstrengungen führten dazu, dass eine Delegiertenversammlung der einzelnen Kantone in Verbindung mit dem eidgenössischen Departement des Innern am 21. April 1902 in Bern stattfand. Man war sich bewusst, dass das gesteckte Ziel nur auf dem Konkordatsweg zu erreichen war. Der Bund war laut Bundesverfassung nicht befugt, einheitliche, für die ganze Schweiz geltende Normen über den Automobilverkehr aufzustellen. In einer folgenden Sitzung dieser Delegierten, am 19. September 1903, wurde ein Entwurf zu einem «Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr» angenommen. Der Bundesrat erteilte am 13. Juni 1904 diesem Konkordat die Genehmigung [3]). Zwanzig Kantone und Halbkantone traten dem Konkordat sofort bei, und am 1. Dezember 1904 folgte als einundzwanzigster Kanton Schaffhausen. Einzig Uri, Thurgau und Graubünden schlossen sich nicht an. Thurgau zog es vor, ein eigenes Gesetz zu schaffen (vom 24. November 1904), das aber grosse Ähnlichkeit mit dem Konkordat aufwies. Uri ordnete wenigstens durch eine Verordnung vom 28. Mai 1907 den Automobilverkehr auf der Gotthardstrasse,

---

[1]) Bartholmess, la législation sur les automobiles 38.

[2]) Schaffhausen, 20. Juni 1900 und 21. November 1901; Freiburg, 14. Dezember 1901; Aargau, 23. März 1903 usw.

[3]) Vgl. Bartholmess, op. cit. 39, und Meili, op. cit. 17 f.

während Graubünden ein absolutes Automobilverbot für sein Kantonsgebiet erliess.

Seit Bestehen des Konkordates vereinigten sich die kantonalen Delegierten von Zeit zu Zeit in Bern, um weitere Fragen zu prüfen.. Durch eine Eingabe des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt vom 12. September 1906 an das eidgenössische Departement des Innern wurde angeregt, das Konkordat hinsichtlich der Benützung der Strassen durch Lastautomobile auszudehnen. Am 12. September 1906 erliess der Kanton Basel-Stadt eine Verordnung betreffend Motorlastwagen und Motoromnibusse zum Schutze der Strassen.

Die sechste interkantonale Delegiertenkonferenz beauftragte im Februar 1910 eine Kommission mit der Ausarbeitung eines Revisionsprojektes für das in den sechs Jahren seiner Gültigkeit bereits veraltete Konkordat. Die Kommission sollte dabei die verschiedenen kantonalen Wünsche und auch die «internationale Übereinkunft über den Automobilverkehr» berücksichtigen, welche am 11. Oktober 1909 in Paris abgeschlossen worden war. Die Schweiz trat dieser internationalen Konvention durch Bundesbeschluss vom 9. Dezember 1910 bei. Der Beitritt erfolgte allerdings «mit dem beschämenden Geständnis, dass die kantonale Befugnis zum Verbot des Automobils vorbehalten bleiben müsse» [1]). Dieser Vorbehalt musste gemacht werden, da Graubünden damals noch sein ganzes Gebiet dem Automobil verschlossen hatte. Die Wirksamkeit der Konvention in der Schweiz begann am 1. Mai 1911.

Im Art. 1 dieser Konvention werden die «Anforderungen, denen Automobile zu genügen haben, um zum Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen zu werden» aufgezählt. Es handelt sich um rein technische Bestimmungen, die meist auch schon im Konkordat von 1904 enthalten waren. Art. 2 bestimmt, dass im internationalen Verkehr niemand ein Automobil führen dürfe, «ohne zu diesem Behufe nach erbrachtem Nachweis seiner Befähigung die Erlaubnis der zuständigen Behörde oder eines von dieser damit betrauten Vereins erhalten zu haben. Die Erlaubnis darf Personen unter 18 Jahren nicht erteilt werden». In den folgenden Artikeln

---

[1]) Bolli, Das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr 4 f.

sind Bestimmungen über die Ausstellung und Anerkennung der internationalen Fahrausweise, über die Anbringung der Kennzeichen an den Automobilen, über Warnungsvorrichtungen, Kreuzen und Überholen von Fahrzeugen und Aufstellung von Hinweistafeln an öffentlichen Wegen enthalten. Ein besonderer Artikel ist den Motordrei- und den Motorzweirädern gewidmet. Art. 9 spricht von den «allgemeinen Bestimmungen». Er schreibt vor, dass der Führer eines Automobils beim Verkehr in einem Lande gehalten sei, sich nach den dort für den Verkehr auf öffentlichen Wegen geltenden Gesetzen und Bestimmungen zu richten.

Diese Konvention wurde sofort von Deutschland, Belgien, Spanien, Frankreich, Italien, Monaco und Rumänien ratifiziert. Später traten ihr noch Bulgarien, Grossbritannien, Luxemburg, die Niederlande, Österreich-Ungarn, Russland, Schweden und die Schweiz bei, letztere mit dem oben erwähnten Vorbehalt.

Auf den 2. März 1911 berief das eidgenössische Departement des Innern eine neue Delegiertenkonferenz der Kantone ein, um über die Revision des Konkordates von 1904 zu beraten. Auch die Kantone, die dem Konkordat nicht angehörten, wurden eingeladen, Delegierte an diese Konferenz zu entsenden. Diese nahm das neue abgeänderte Konkordat in der Form an, in der es heute noch Geltung hat. Dem Konkordate gehören 20 Kantone und Halbkantone an. Graubünden, Genf, Nidwalden, Obwalden und Zug zogen es vor, auf dem Gebiete der Automobilgesetzgebung eigene Wege zu beschreiten [1]).

Am 7. April 1914 genehmigte der Bundesrat dieses Konkordat. Die beigetretenen Kantone hatten nun noch die in Art. 74 des Konkordates vorgesehenen Ausführungsbestimmungen zu erlassen, was denn auch in den meisten Konkordatskantonen sofort geschah [2]).

Der Krieg gebot dem aufblühenden Verkehr mit Automobilen plötzlich Einhalt. Das Benzin wurde im ganzen Land so knapp, dass die kleinen Mengen, die damals eingeführt werden konnten, ausschliesslich für Militärzwecke reserviert werden mussten. Fast alle Automobile, Last- und Personenwagen wurden requiriert und

---

[1]) Über die gesetzliche Regelung dieser fünf *Nicht*-Konkordatskantone siehe Anhang 157 f.

[2]) Vgl. darüber Anhang 120 ff.

fanden in der Armee Verwendung. Deshalb war in der Schweiz während mehreren Jahren der private Automobilverkehr vollständig lahmgelegt. Erst nach erfolgter Demobilisation konnte man sich darüber Rechenschaft geben, wie sich das Konkordat in der Praxis bewähre. Bald wurden überall Stimmen laut, die das Konkordat für durchaus ungenügend erachteten und dringend eine eidgenössische Regelung der gesamten Automobilfrage verlangten. Der Zustand hatte sich auch unter dem neuen Konkordat nicht gebessert. Die vier Kriegsjahre hatten auf dem Gebiet des Automobilbaues riesige Fortschritte gebracht, wie sie in Friedenszeiten nie möglich gewesen wären. Das Konkordat, das auf die Zustände der Vorkriegsjahre abstellte, war deshalb eigentlich veraltet, bevor es nur recht zur Anwendung kommen konnte. Dazu kam noch, dass die Ausführungsbestimmungen der Konkordatskantone die grössten Verschiedenheiten aufwiesen, von den fünf nicht beigetretenen Kantonen mit ihrer eigenen Gesetzgebung gar nicht zu sprechen. In der Folge blieb also nichts anderes übrig, als weiterhin an dem unglücklichen Konkordat herumzuflicken. Am 16. Dezember 1920 genehmigte der Bundesrat eine von den Konkordatskantonen angeregte Verbesserung der Art. 7 und 22 des Konkordates. Diese betrifft kleine Abänderungen in der Berechnung der Pferdekräfte und die Erhöhung der Gebühr, die für den internationalen Fahrausweis zu bezahlen ist. Am 29. Dezember 1921 erteilte der Bundesrat ferner dem «interkantonalen Reglement betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung» seine Genehmigung.

In den Konkordatskantonen gilt also heute das «Konkordat vom 7. April 1914 über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern», dessen Art. 7 und 22 gemäss «Bundesratsbeschluss vom 16. Dezember 1920» abgeändert wurden und das durch «Bundesratsbeschluss vom 29. Dezember 1921» eine Ergänzung in Form des «interkantonalen Reglementes betreffend den Verkehr von Autoomnibus- und Lastautos mit Personenbeförderung» erhielt. Jeder Konkordatskanton hat dazu noch seine eigene Ausführungsverordnung erlassen, so dass von einer Vereinheitlichung der Regelung des Automobilverkehrs in der Schweiz heute unmöglich gesprochen werden kann.

§ 3.

Die gesetzlichen Grundlagen der Haftung im Bundesrecht.

1. Allgemeines.

Von Anfang an wurde angenommen, dass für die Haftpflicht des Automobilisten keine andere Bestimmung des schweizerischen Zivilrechtes als Art. 41 OR in Betracht fallen könne. Ein einziges Mal, am 19. Februar 1916, hatte das Bundesgericht die Frage zu entscheiden, ob Art. 58 OR über die Haftung des Werkeigentümers gegen einen fehlbaren Automobilisten angerufen werden dürfe. Das Gericht beantwortete dies durchaus negativ, indem es ausführte:

Ein Automobil ist kein «Werk» im Sinne von Art. 58 OR. Dieser Umstand erhellt sich schon aus dem Texte dieses Artikels selber. Die Wendung: «Der Eigentümer eines Gebäudes oder eines *andern* Werkes» deutet darauf hin, dass eine gewisse Ähnlichkeit zwischen diesen «Werken» und den eigentlichen Gebäuden bestehen muss. Wenn auch das Werk nicht notwendigerweise eine unbewegliche Sache zu sein braucht, so muss es doch immerhin gewisse Eigenschaften aufweisen, die es als nahe verwandt mit einer unbeweglichen Sache erscheinen lassen. Im weitern müssen auch die Gefahren, die das Werk bietet, eine gewisse Verwandtschaft mit denjenigen haben, welche eine unbewegliche Sache in sich bergen kann [1]).

Schon sehr frühzeitig wurden aber auch in der Schweiz Stimmen laut, die nach dem Beispiel verschiedener Länder eine verschärfte Haftpflicht für die Automobilisten verlangten. In Deutschland wurde am 3. Mai 1909 das heute noch geltende «Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen», in Österreich am 9. August 1908 das «Kraftfahrzeuggesetz» erlassen. Beide enthalten in der Hauptsache wesentlich schärfere Haftpflichtbestimmungen gegen die Automobilisten als das allgemeine Zivilrecht. In der Schweiz wurde hauptsächlich von verschiedenen Seiten mit Hinweis auf das seit 1875 bestehende Eisenbahnhaftpflichtgesetz eine ähnliche und besondere Regelung auch für die Automobile gefordert. Andere dagegen verlangten, dass der Automobilhalter zum mindesten ebenso streng haften solle wie der Tierhalter nach Art. 56 OR. Vorläufig unterblieben aber ernsthafte Versuche in dieser Richtung, da die verfassungsmässige Grundlage für eine eidgenössische Regelung des Automobilwesens fehlte, wenn auch unter Vorbehalt der

[1]) Sem jud *38* 334.

Haftpflicht des Automobilisten (Art. 64 BV). Erst durch die eidgenössische Abstimmung vom 22. Mai 1921 wurde eine Vereinheitlichung ermöglicht. Danach wurde mit 206,297 gegen 138,876 Stimmen und 15½ gegen 6½ Standesstimmen vom Schweizervolk der folgende neue Art. 37bis in die Bundesverfassung aufgenommen:

Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.

Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfange offen erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.

Damit war dem eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement die Möglichkeit gegeben, die Ausarbeitung eines Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr an die Hand zu nehmen. Am 10. Februar 1926 wurde dieses Bundesgesetz von der Bundesversammlung mit grossem Mehr angenommen und im Bundesblatt vom 17. Februar 1926 veröffentlicht. Am 16. Mai 1926 stellten jedoch 91,781 stimmberechtigte Schweizerbürger das Begehren, das Gesetz einer Volksabstimmung zu unterbreiten. In der Abstimmung vom 15. Mai 1927 wurde dieses mit 343,387 gegen 230,287 Stimmen verworfen. Bis heute wurde kein neuer Versuch gewagt, die Automobilhaftpflicht durch ein besonderes Bundesgesetz zu ordnen. Es wird einige Jahre dauern, bis der Bundesversammlung ein neuer Entwurf über diese Materie unterbreitet werden kann. Einstweilen hat also der Richter bei Automobilunfällen nach den allgemeinen Bestimmungen der Art. 41 ff. OR über die Haftung bei unerlaubten Handlungen zu urteilen [1]). Der Natur der Sache entsprechend, können nicht alle Bestimmungen des zweiten Abschnittes unseres Obligationenrechtes hier zur Anwendung kommen. Einzelne scheiden ganz oder teilweise aus. Da sich in bezug auf die Bestimmung des Ersatzes keinerlei Besonderheiten gegenüber andern Schadenersatzprozessen ergeben, so soll im folgenden nur noch die Rede sein von der

---

[1]) Vgl. Meili, Kodifikation des Automobilrechts 46—137; Schönbein, Die Haft- und Versicherungspflicht des Automobilhalters 1—8; Bartholmess, La législation sur les automobiles 87—94; Vorwerk, Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda; Bolli, Das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr 5 ff.; AR 1918 25, 1924 752 ff.

speziellen Anwendung des Art. 41 Abs. 1 OR auf die Beurteilung der zivilrechtlichen Folgen von Automobilunfällen. Dieser erste Satz des Art. 41 OR kommt praktisch nur soweit in Frage, als er von der fahrlässigen Schadenzufügung handelt. Voraussetzung zur Automobilhaftpflicht nach Art. 41 Abs. 1 OR ist ein Schaden, der einem andern *widerrechtlich* und *fahrlässig* zugefügt wurde.

2. Die Widerrechtlichkeit.

Die Widerrechtlichkeit besteht ganz allgemein in einem Verstoss gegen eine Vorschrift der Rechtsordnung, gleichgültig, ob es sich dabei um Normen des Zivil-, Straf- oder Verwaltungsrechtes, insbesondere des Polizeirechtes, des Bundes oder der Kantone handelt [1]). Auf unser Gebiet übertragen, begeht der Automobilist also eine Widerrechtlichkeit, wenn er eine polizeiliche Verkehrsvorschrift ausser acht lässt. Ereignet sich ein Automobilunfall, so muss vor allem untersucht werden, ob der Unfall auf einen Verstoss gegen eine Reglementsvorschrift zurückzuführen ist. Es ist zwar zu bemerken, dass eine Verletzung gesetzlicher Vorschriften nur dann zu Schadenersatz verpflichtet, wenn die betreffenden Normen zum Schutze des Geschädigten aufgestellt wurden [2]), denn sonst würde der zwischen der widerrechtlichen Handlung und dem Schaden nötige Kausalzusammenhang fehlen. Nun sind gerade die polizeilichen Verkehrsvorschriften zum Schutze aller Strassenbenützer aufgestellt. Missachtet also der fehlbare Autoführer z. B. die Bestimmungen über die Höchstgeschwindigkeit, oder setzt er ohne Fahrerlaubnis ein Automobil in Bewegung, so haftet er infolge dieser Widerrechtlichkeit für den dadurch verursachten Schaden [3]).

Die Widerrechtlichkeit verletzt oft nicht nur eine allgemeine Rechtsvorschrift, sondern kann auch ein Verstoss gegen ein fremdes subjektives Recht sein, braucht dies aber nicht zu sein. Dieser Umstand ist gerade bei den Automobilunfällen zu beachten, wo an sich vielleicht kein Reglement übertreten wurde, aber trotzdem eine Person in ihren Rechtsgütern angegriffen wurde. Die Gerichte mussten bald erkennen, dass die bestehenden Vorschriften allein

[1]) v. Tuhr, Allgemeiner Teil des schweizerischen OR *1* 326.
[2]) v. Tuhr, op. cit. 330.
[3]) v. Tuhr, op. cit. Anmerkung 58, 330.

oft nicht ausreichen, um eine widerrechtliche Handlung des Automobilisten annehmen zu können. Die Praxis dehnte deshalb den Begriff der Widerrechtlichkeit aus und nahm nötigenfalls auch da eine solche an, wo dem Automobilisten keine Verletzung einer positiven Rechtsvorschrift nachgewiesen werden konnte. Sie musste sich dabei auf allgemeine, wenn auch ungeschriebene Rechtsgrundsätze stützen. Ein anerkanntes Gebot dieser Art ist die Pflicht eines jeden, der einen gefahrbringenden Zustand herstellt, auch die geeigneten Sicherheitsmassnahmen zu treffen, um Schädigungen Dritter tunlichst zu verhüten. Es handelt sich hierbei um einen Grundsatz der Privatrechtsordnung. Auch bei Beobachtung aller aufgestellter Polizeivorschriften begeht ein Automobilist, der trotzdem einen Dritten schädigt, zivilrechtlich eine Widerrechtlichkeit, die ihn haftbar macht [1]). Ähnlich sprechen sich auch die Gerichte aus. So legte das Bundesgericht am 1. November 1907 den allgemeinen Grundsatz fest [2]):

Jeder Automobilführer, der aus Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit den allgemeinen Grundsatz verletzt, welcher ihm verbietet, widerrechtlich die Sicherheit eines Mitmenschen zu gefährden, begeht eine widerrechtliche Handlung und ist verpflichtet, den dadurch gestifteten Schaden zu ersetzen. Diese Regel ist ein Ausfluss des Art. 50 (heute 41) des OR.

Noch deutlicher hat die Cour de Justice civile des Kantons Genf diesen Grundsatz in zwei Urteilen vom 22. März 1918 und 13. Oktober 1925 ausgesprochen [3]):

Die Nichtbeachtung einer Reglementsvorschrift zieht die Verantwortlichkeit des Führers unbedingt nach sich, wenn zwischen dieser und dem Unfall ein Kausalzusammenhang besteht. Die Beachtung der Reglementsvorschriften an und für sich genügt aber noch nicht, den Führer von aller Verantwortlichkeit zu entbinden. Er ist auch verantwortlich, wenn er den allgemeinen Grundsatz verletzt hat, der ihm verbietet, die Sicherheit eines Mitmenschen widerrechtlich zu gefährden. Er hat sein Möglichstes zu tun, die Gefahren, die der Verkehr eines Automobils notwendigerweise für das Publikum bietet, einzuschränken.

Weil durch den Automobilverkehr in ähnlicher Weise wie durch einen Strassenbahn- oder Eisenbahnbetrieb eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit geschaffen wird, so ist es Pflicht jedes Führers, peinlichst genaue Vorsichtsmassregeln zu treffen.

---

[1]) Becker, Kommentar zum OR, Anmerkungen 35 und 36 zu Art. 41 OR. Ähnlich Gmür, Inwieweit ist die Übereinstimmung der Begriffe im Zivil- und Strafrecht wünschenswert und durchführbar? ZSchwR NF *22* 587 ff.

[2]) BGE *33* [2] 557; ähnlich BG in Sem jud *34* 731; Cour de Justice civ. Genf, 26. November 1915 in Sem jud *38* 72; BG in ZBJV *52* 552.

[3]) Sem jud *40* 360 und *48* 329.

Die Praxis hat in dieser Weise einen auf die Automobilunfälle anwendbaren Begriff der Widerrechtlichkeit herangebildet. Diese Ausdehnung des Begriffes kann durchaus gebilligt werden, um so mehr, als der Gesetzgeber eine Definition zu geben unterliess.

3. Die Fahrlässigkeit.

Die Ersatzpflicht aus unerlaubter Handlung setzt nicht nur ein objektives rechtswidriges, sondern auch ein subjektives schuldhaftes Verhalten voraus.

Verschulden (culpa im weitern Sinn) ist ein vom Gesetz missbilligtes geistiges Verhalten des Täters bei einer Vertragsverletzung oder einer unerlaubten Handlung. Das geistige Verhalten setzt einen normalen geistigen Zustand des Täters, der ihn vernunftsgemäss handeln und ihn seine Handlungen erkennen lässt, mit andern Worten die Zurechnungsfähigkeit voraus. Je nachdem sich der Vorwurf gegen den bösen oder den schwachen Willen des Menschen richtet, unterscheidet man Vorsatz (dolus) und Fahrlässigkeit (culpa im engern Sinn). Vorsatz ist der auf den rechtswidrigen Erfolg gerichtete Wille [1]).

Fahrlässigkeit, die demnach bei Automobilunfällen fast ausschliesslich zur Anwendung kommt, liegt vor, wenn der Täter die im Verkehr erforderliche Sorgfalt ausser acht lässt und deshalb einen rechtswidrigen, wenn auch ungewollten Erfolg herbeiführt. Die Fahrlässigkeit ist bewusst, wenn der Täter den rechtswidrigen Erfolg als möglich voraussieht und in der Hoffnung, dass er nicht eintreten werde, das zur Vermeidung des Erfolges nötige Verhalten nicht beobachtet. Die Fahrlässigkeit ist unbewusst, wenn der Täter den Erfolg nicht voraussah, aber hätte voraussehen können und sollen; sein Verschulden besteht darin, dass er es infolge mangelnder Anspannung des Willens an der nötigen Aufmerksamkeit hat fehlen lassen [2]). Beide Arten kommen bei Automobilunfällen vor.

Wie der Begriff der Widerrechtlichkeit von der Praxis gedehnt werden musste, so geschah dies auch für denjenigen des Verschuldens. Das Bundesgericht sagt in dieser Beziehung in einem Urteil vom 10. März 1925 [3]):

---

[1]) v. Tuhr, op. cit. 339.
[2]) v. Tuhr, op. cit. 341.
[3]) Sem jud *47* 289.

Den Führer eines Automobils trifft ein Verschulden (est en faute), sobald er den allgemeinen Grundsatz verletzt hat, welcher ihm verbietet, das Leben seiner Mitmenschen zu gefährden.

Von besonderer Wichtigkeit für die Haftpflicht des Automobilisten ist die Auffassung, dass Rechtsirrtum oder Rechtsunkenntnis der Fahrlässigkeit zuzurechnen sind. Haben wir es doch speziell in diesem Rechtsgebiet oft mit Polizeiverordnungen zu tun, die ein landesfremder durchfahrender Führer nicht kennt. Es gehört aber zu der im Verkehr erforderlichen Sicherheit, dass ein die Verkehrswege benutzender Automobilist auch die die Verkehrssicherheit betreffenden Rechtsvorschriften — und wenn es auch nur örtliche Polizeireglemente sind — kennt. Unterlässt es ein Führer, sich über die Rechtslage zu vergewissern, so genügt dies, um ein fahrlässiges Verhalten anzunehmen. Hierin besteht bei den Automobilunfällen die enge Verbundenheit der beiden Begriffe Widerrechtlichkeit und Fahrlässigkeit. Befolgt ein Lenker eines Automobils in Unkenntnis der bestehenden Vorschriften eine Regel nicht, so handelt er einmal objektiv gegen die Rechtsordnung, begeht also ein Widerrechtlichkeit, zugleich aber fällt ihm subjektiv ein Verschulden zur Last, weil er sich über die aufgestellten Vorschriften hätte vergewissern sollen. So kann derselbe Tatbestand eine Widerrechtlichkeit und ein Verschulden umfassen, je nachdem man ihn wertet. So ist es auch erklärlich, dass das Bundesgericht in verschiedenen Fällen [1]) von Widerrechtlichkeit spricht, weil ein Automobilist den allgemeinen Grundsatz verletzt hat, der ihm verbietet, das Leben oder die Sicherheit seiner Mitmenschen zu gefährden, während in einem andern Beispiel, wo der Automobilist dasselbe Gebot missachtet, von Verschulden die Rede ist [2]). Nicht immer leicht zu unterscheiden ist, ob unter den gegebenen Umständen eine Fahrlässigkeit anzunehmen ist. Besteht keine bestimmte Regel, sondern ist nur nach allgemeinen Geboten zu urteilen, so hat der Automobilist diejenige Sorgfalt an den Tag zu legen, die von einem vernünftigen und ordentlichen Menschen verlangt werden darf. Einem Täter darf deshalb, wie von Tuhr bemerkt, kein Vorwurf gemacht werden, wenn er die unter den gegebenen Umständen nötige

[1]) Vgl. die auf 15, Anmerkung 2 zitierten Urteile.

[2]) Vgl. das auf 16, Anmerkung 3 zitierte Urteil.

Sorgfalt beobachtet, aber nicht ungewöhnliche Massregeln getroffen hat, die, wie sich später erwies, den Schaden verhütet hätten. «Gänzliche Verhütung von Unfällen ist ein unerreichbares Ideal[1]).»

4. Das Mitverschulden des Geschädigten.

Das Mitverschulden des Geschädigten spielt eine ebenso grosse Rolle wie das Verschulden des Automobilisten. Trotz der sprachlichen Ähnlichkeit der beiden Ausdrücke ergeben sich aber grosse Unterschiede zwischen Verschulden und Mitverschulden. Dieser zeigt sich, wenn man ihre vollständig verschiedenartigen Folgen betrachtet: Verschulden macht ersatzpflichtig, während Mitverschulden bloss eine Minderung der eigenen Ersatzberechtigung zur Folge hat. Das Mitverschulden ist ein leichtsinniges Benehmen, welches vom vernünftigen Menschen im eigenen Interesse vermieden wird oder vermieden werden sollte. Es ist also meistens nicht widerrechtlich, sondern ein dem Geschädigten nachteiliges Verhalten [2]).

Sobald aber polizeiliche Vorschriften bestehen, an die sich auch der Geschädigte zu halten hat, so schliesst das Mitverschulden eine Widerrechtlichkeit in sich. In dem Fall setzen sich Verschulden und Mitverschulden aus denselben Elementen zusammen, und die Frage, ob das eine oder das andere vorliegt, hängt nur davon ab, welcher Teil als Kläger im Prozess auftritt.

5. Der Beweis.

Die Ersatzpflicht setzt nach den allgemein geltenden Grundsätzen voraus:

1. eine Handlung des Automobilisten, die einen Schaden verursachte;
2. eine Widerrechtlichkeit;
3. eine Fahrlässigkeit des Automobilisten;
4. einen Schaden;
5. einen Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Automobilisten und dem eingetretenen Schaden [3]).

Bei einem Automobilunfall bietet der Beweis der die Haftung begründenden Tatsachen sowie der Verschuldensbeweis dem Ge-

[1]) v. Tuhr, op. cit. 341 Anmerkung 21.
[2]) v. Tuhr, op. cit. 90 und 339 Anmerkung 2.
[3]) Vgl. Oser, I zu Art. 41 OR.

schädigten meistens sehr grosse Schwierigkeiten. Ein solcher Unfall geht gewöhnlich mit solcher Raschheit vor sich, dass lediglich die Folgen, nicht aber die Ursachen, die zum Unglück führten, mit angesehen werden können. Überdies ist der Geschädigte unmittelbar nach dem Unfall oft ausserstande, die Folgen mit der nötigen Geistesgegenwart abzuschätzen und die für den später zu leistenden Beweis notwendigen Vorkehren sofort zu treffen. Der fehlbare Automobilist ist sehr oft im Vorteil. Da er meist wohl keinen körperlichen Schaden erlitten hat, kann er sich unmittelbar nach dem Unfall nach Zeugen umsehen, die zu seinen Gunsten aussagen werden, und so für seine Sicherung bedacht sein. Er vermag sich auch besser den Hergang des Unfalles zu erklären, als der Geschädigte, der im Augenblick vielleicht physisch leidet und sich des Vorganges nicht bewusst sein kann. Zeugen des Unfalles werden oft nicht vorhanden sein. Die Aufmerksamkeit der zufällig anwesenden Leute wird vielleicht erst durch den bei einem Zusammenstoss entstehenden Lärm erregt. Blicken sie hin, ist schon alles vorbei, und es sind lediglich noch die Folgen des Unfalles zu konstatieren. Aber selbst die Aussage eines Zeugen, der dem Unfalle selber zugesehen hat, wird oft ungenau sein und kann daher vom Richter nur mit der grössten Vorsicht gewertet werden. Infolge der Raschheit, mit welcher ein Unfall sich gewöhnlich ereignet, ist es für den Augenzeugen unmöglich, auf alles zu achten, was in einem späteren gerichtlichen Verfahren von Wichtigkeit sein könnte.

Dieser Beweisnotstand, in welchem der Geschädigte sich meistens befindet, wurde denn auch frühzeitig erkannt und vielfach als Argument für eine Verschärfung der Haftpflicht des Automobilisten ins Feld geführt [1]). Die Praxis ist bemüht, diesen möglichst zu mildern, da es nach den bestehenden zivilrechtlichen Haftpflichtbestimmungen unmöglich ist, dem Geschädigten den Beweis ganz abzunehmen. Nach jedem Automobilunfall findet sofort eine amtliche Aufnahme des Tatbestandes statt. Diese ist

---

[1]) Hilse, zitiert im amtlichen sten. Bulletin der schweizerischen Bundesversammlung 1903 332; Meili, Die Kodifikation des Automobilrechtes 67 f.; Meili, die rechtliche Stellung der Automobile 38; Vorwerk, op. cit.; dagegen Brennwald, Die Haftpflicht für Automobilschaden 15 ff. und der Automobilismus im Recht 12 ff.

notwendig, da bei jedem Unfall von Amtes wegen untersucht wird, ob bei einem der Beteiligten eine strafbare Handlung vorliegt. Diese Tatbestandsaufnahme durch amtliche Organe ist, wie ein aus dem Unfall resultierendes Strafverfahren, für einen eventuellen Zivilprozess von grösster Wichtigkeit. Mag auch nach Art. 53 Al. 2 OR das strafgerichtliche Erkenntnis mit Bezug auf die Beurteilung der Schuld für den Zivilrichter unverbindlich sein, so darf dieser doch die dem Strafverfahren vorausgegangene Untersuchung im Zivilprozess berücksichtigen. Durch die bereits erfolgten amtlichen Feststellungen hat der Schadenersatzkläger bereits einen gewissen Vorteil errungen. Sonst dürfte es für ihn oft überhaupt unmöglich sein, mit Hilfe der ihm zu Gebote stehenden Beweismittel dem Automobilisten die Verletzung einer Verkehrsvorschrift nachzuweisen. Trotzdem ist die Stellung des Schadenersatzklägers immer noch schwierig genug, hat er doch noch den Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Automobilisten und dem eingetretenen Schaden zu beweisen. Dem Ermessen des Richters ist hier ein weiter Spielraum zu lassen. So hat das Bundesgericht am 30. Januar 1909 entschieden:

Der Beweis (bei Automobilunfällen) soll durch Vermutungen, Wahrscheinlichkeiten und Folgerungen geleistet werden können, wenn daraus eine genügend starke Einheit entsteht, um die Überzeugung des Richters zu schaffen [1]).

Das Gericht soll von sich aus alles Nötige veranlassen, um sich ein klares Bild über den Hergang des Unfalles zu verschaffen. Augenschein am Unfallort, Gutachten von Ärzten und automobiltechnischen Fachleuten helfen mit, die richterliche Überzeugung zu bilden. Trotz der vorgesehenen Sicherungen und Hilfsmittel wird der Beweisnotstand des verletzten Schadenersatzklägers nicht behoben werden können, solange die Automobilhaftpflicht allein in Art. 41 Abs. 1 OR verankert ist [2]).

---

[1]) JZ 6 69 Nr. 15.

[2]) Vgl. allgemein: Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahn, vom 15. Dezember 1902; Brennwald, Automobilistenrecht, Der Automobilismus im Recht, Die Haftpflicht für Automobilschaden; Gmür, Die Revision des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und die Haftpflicht der Automobile, Nochmals die Haftpflicht der Automobile, Die Haftpflicht der Automobile; Guhl, Untersuchungen über die Haftpflicht aus unerlaubten Handlungen nach schweizerischem OR; Guyer, Ein schweizerisches

§ 4.

Typische Tatbestände von Automobilunfällen nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes und der kantonalen Gerichte.

1. Die Nichtbeachtung der kantonalen und allgemeinen Verkehrsgrundsätze als Haftungsgrund für den Automobilisten.

a) Übermässige Geschwindigkeit.

Weitaus die grösste Zahl der Automobilunfälle ist auf die zu grosse Geschwindigkeit zurückzuführen. Der Führer, der mit übermässiger Geschwindigkeit fährt, übersieht ein Hindernis entweder ganz oder er kann ihm nicht mehr rechtzeitig ausweichen. Die Entfaltung einer übermässigen Geschwindigkeit schliesst deshalb eine grosse Gefahr für den Strassenverkehr in sich.

Die Schnelligkeitsexzesse involvieren stets eine Gesetzesübertretung und damit ein Verschulden des Fahrers [1]). Wichtig ist dabei die Frage, wann ein Schnelligkeitsexzess vorliegt. Allgemein kann darauf überhaupt keine Antwort gegeben werden. Sicher steht nur fest, dass eine zu hohe Geschwindigkeit jedesmal dann vorliegt, wenn die durch die Polizeivorschriften aufgestellten Grenzen überschritten worden sind. Meist ist das schwierig festzustellen, denn es wird wohl kaum vorkommen, dass gerade im Momente des Unfalles die Geschwindigkeit des Automobils genau gemessen worden ist. Behauptung steht dann gegen Behauptung: der Kläger versucht mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln, das Gericht davon zu überzeugen, dass der Automobilist zu rasch gefahren sei, während dieser darzulegen bestrebt ist, er habe die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten. Erfahrungsgemäss sind Zeugenaussagen über die innegehaltene Geschwindig-

---

Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobilhalter; Häberlin, Das eigene Verschulden des Geschädigten im schweizerischen Schadenersatzrecht; Homberger, Das Automobilhaftpflichtrecht nach dem Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, in ZBJV *60* 1924; Martin, La responsabilité civile résultant des accidents d'automobiles; Pfister, Fragen aus dem Gebiete der Widerrechtlichkeit. Zum folgenden: Nussbaum, Die Rechtstatsachenforschung.

[1]) Brennwald, Haftpflicht für Automobilschaden 46.

keit höchst unsicher und weichen meist sehr stark voneinander ab. Von dem wohl äusserst seltenen Fall abgesehen, wo das den Unfall verursachende Automobil mit einem registrierenden Geschwindigkeitsmesser ausgestattet war, wird es nie möglich sein, nachträglich genau festzustellen, wie rasch der Wagen im Momente des Unfalles fuhr. Einige Klarheit kann hier aber eine amtliche Untersuchung schaffen. Meist werden sich sofort nach dem Unfall Bremsspuren auf dem Boden feststellen lassen, die ziemlich genaue Anhaltspunkte über die Geschwindigkeit bieten. Weist der Wagen irgendwelche Beschädigungen auf, oder hat er selber beim Unfall eine andere Sache beschädigt, so kann auch aus der Art und Grösse dieser Beschädigungen auf die Geschwindigkeit geschlossen werden. Natürlich ist es unmöglich, nachträglich die Geschwindigkeit auf den Stundenkilometer genau zu rekonstruieren. Das ist aber auch gar nicht nötig. Die Hauptsache ist, wenn das Gericht aus diesen Feststellungen ein Bild über den Hergang des ganzen Unfalles erhält und dadurch in die Lage versetzt wird, zu entscheiden, ob unter den gegebenen Umständen die Geschwindigkeit als eine übersetzte anzusprechen ist oder ob der Führer, ohne seine Mitmenschen zu gefährden, so rasch fahren durfte, wie er es wahrscheinlich tat.

Sehr einfach liegt der Fall, wenn die vom Konkordat oder von sonstigen kantonalen Polizeivorschriften zugelassene Höchstgeschwindigkeit [1]) erheblich überschritten wurde:

Ob die Geschwindigkeit bloss 20—25 km betrug, wie es der Beklagte selber zugibt, oder 30—40 km, wie es die Zeugen W., R. und C. behaupten, ist gleichgültig; sie überschritt auf jeden Fall bedeutend das Maximum von 10 km, welches Art. 9 des Konkordates (altes Konkordat von 1904) auf den Strassen einer Stadt zulässt [2]).

Auch das Bundesgericht neigt dieser Auffassung zu. Es spricht in einem Falle, wo sich ein Unfall in einer Ortschaft ereignete, von «grobem Verschulden des Automobilisten», da er die zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Durchfahren der Ortschaft nachgewiesenermassen überschritten hatte [3]). In einem andern Urteil äussert es sich wie folgt:

---

[1]) Vgl. Anhang 114—116, 126, 138, 140, 141, 144 f., 147, 150, 151, 155, 158, 159, 162, 164, 166 und 169.

[2]) Cour de Justice civile Genf, 25. Juni 1910, in Sem jud *32* 512.

[3]) BGE *51* [2] 517.

Der Automobilführer, der mit der übersetzten Geschwindigkeit von mehr als 60 km in der Stunde auf einer Strasse fährt, die zur Hälfte beschottert ist, begeht einen groben Fehler. Diese Unvorsichtigkeit wird noch erschwert, wenn er diese Geschwindigkeit beim Durchfahren eines Weilers beibehält, trotzdem eine Tafel der Polizei zu schnelles Fahren bei Busse verbietet [1]).

Wo nicht ohne weiteres entschieden werden kann, ob die erlaubte Grenze überschritten worden sei oder nicht, muss das Gericht prüfen, ob die Geschwindigkeit im Momente des Unfalles unter den gegebenen Umständen zu rasch war, oder ob der Führer aus irgendwelchen Gründen langsamer hätte fahren müssen.

Nicht jede Fahrgeschwindigkeit, sofern sie nur nicht über das Maximum der diversen Polizeivorschriften hinausgeht, ist erlaubt; vielmehr kommt es auf den konkreten Fall an [2]).

In den meisten Entscheiden gehen die Gerichte von diesem subjektiven Standpunkt aus. Sie stützen sich dabei einmal auf die Art. 33 und 34 des Konkordates [3]), wonach der Führer die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges beständig beherrschen soll und den Lauf zu verlangsamen oder nötigenfalls sofort anzuhalten hat, wenn das Fahrzeug Anlass zu einem Unfall bieten könnte, ferner aber auch auf die erwähnte, von der Praxis ausgebildete Regel, die dem Führer verbietet, die Sicherheit seiner Mitmenschen widerrechtlich zu gefährden.

Das Bundesgericht äussert sich folgendermassen:

Der Beklagte gibt selbst zu, dass er mit etwa 30 km gefahren sei. Eine derartige Geschwindigkeit auf einer etwa 5—6 m breiten, auf der einen Seite ohne Schutz von einem See, auf der andern von steilen Felsen begrenzten, zum Teil in Kurven sich hinziehenden und seitlich mit Bäumen und Gebüsch bepflanzten Landstrasse, die dem Verkehr von Fuhrwerken aller Art und von Fussgängern wie Radfahrern gleichermassen offen steht wie den Automobilfahrern, stellt sich nun aber ohne weiteres als schuldhaftes, die Rücksichten auf die Mitmenschen unsozial beiseite setzendes Verhalten dar, das rechtlich jedenfalls als Fahrlässigkeit, wenn nicht gar als Gefährdungsvorsatz zu gelten hat. Dem Beklagten musste bewusst sein, dass er durch sein rasches Fahren Menschen und Tiere gefährde; zumal in der Nähe von solchen hatte er die Fahrgeschwindigkeit, auch hier wiederum ganz abgesehen von Konkordatsvorschriften und andern Bestimmungen polizeilicher Natur, bedeutend zu mässigen [4]).

---

[1]) BG in Sem jud *30* 225 ff.
[2]) JZ *19* 121 Entscheid Nr. 24.
[3]) Vgl. Anhang 115.
[4]) BGE *34* [2] 13.

Auch aus diesem Entscheid, der im Jahre 1908 gefällt wurde, kann man deutlich herauslesen, dass den Automobilisten ein Verschulden trifft, sobald er den allgemeinen Grundsatz, die Sicherheit eines Mitmenschen nicht zu gefährden, verletzt hat. Klar ausgesprochen wurde diese Ansicht schon im Entscheid vom 1. November 1907 [1]).

Eine ganze Anzahl von Entscheiden stützt sich aber nicht auf dieses allgemeine Prinzip, sondern wendet die Bestimmungen des Art. 33 oder 34 des Konkordates, eventuell ähnlich lautende kantonale Polizeivorschriften [2]) an, wenn nachweislich die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Momente des Unfalles nicht überschritten wurde. Naturgemäss bleibt hier dem Gericht ein sehr weiter Spielraum. Es hat sämtliche Umstände, unter denen sich der Unfall ereignete, genau zu prüfen, um dann beurteilen zu können, ob die Geschwindigkeit unter den gegebenen Verhältnissen übersetzt war oder nicht. Dabei kann sich das Gericht leicht verleiten lassen, durch den Umstand allein, dass sich ein Unfall ereignet hat, eine übermässige Geschwindigkeit als bewiesen anzunehmen. Es geht aber nicht an, dass man die vermutliche Ursache durch ihre eventuelle Wirkung zu beweisen versucht. Das Gericht hat zu untersuchen, ob der Unfall als direkte Folge einer Geschwindigkeitsübertretung aufzufassen sei. Brennwald schreibt darüber [3]):

Dass diese Regulierung (des Art. 34 des Konkordates) vom Gesichtspunkte der Interpretation aus einen Kautschukbegriff übelster Sorte bedeutet, springt auch bei oberflächlicher Betrachtung in die Augen: Legt man die Vorschrift rein buchstäblich aus, dann muss der Automobilführer eben rechtzeitig vor jedem Unfall anhalten und ihn dadurch vermeiden. Geschieht das nicht, d. h. passiert irgendein Unfall, dann ist der Fahrer im Unrecht, denn er hätte den Unfall durch vorheriges Anhalten schlechthin vermeiden sollen. Interpretiert man die Konkordatsbestimmungen auf diese Weise, dann müssten alle Automobile füglich zu Hause bleiben, denn jeder Unfall geht zu ihren Lasten. Das kann vernunftsgemäss nicht der Sinn des Gesetzes sein. Die Wendung «wenn das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörungen oder Unfall bieten könnte» darf — soll Vernunft nicht Unsinn, Wohltat Plage werden — nur den Sinn haben, dass dem Fahrer bei ordnungsgemässer Aufmerksamkeit auf den Strassenverkehr eine solche Gefahr zum Bewusstsein kommen soll.

---

[1]) Vgl. oben 15.
[2]) Vgl. z. B. Anhang 129, 153 f., 155, Anm. 1, 166 und 169.
[3]) AR 27. November 1925, Nr. 69 2: «Wie soll man's machen?»

Die Gründe, weswegen die Geschwindigkeit noch weiter herabzusetzen ist als das gesetzliche Maximum zulässt, können beispielsweise vorliegen:

1. beim Befahren einer unübersichtlichen Kurve [1]);
2. bei nassem Boden [2]);
3. bei Glatteis [3]);
4. bei Nacht, Nebel oder beim Kreuzen mit einem andern Fahrzeug [4]).

Für alle die verschiedenen Möglichkeiten besteht keine allgemeine Regel, sondern der Wagenführer muss sich von Fall zu Fall nach den Umständen richten [5]).

b) Die Nichtbeachtung der Vorschriften über das Rechtsfahren, Rechtsausweichen und Linksvorfahren.

1. Rechtsfahren.

Die Pflicht des Automobilisten, stets rechts zu fahren, anerkennen alle schweizerischen Gerichte [6]). Ein Führer, der seinen Wagen auf der linken Strassenseite lenkt, haftet für den dadurch verursachten Unfall. In einem solchen Falle wird es dem Kläger leichter sein, das Gericht vom Verschulden des Beklagten zu überzeugen, als wenn bloss eine Geschwindigkeitsübertretung vorliegt. Meist wird sich auch hier das Gericht von Amtes wegen davon überzeugen, auf welcher Strassenseite der Unfall sich ereignete. Die amtliche Rekonstruktion des Unfalles, die meist sofort nachher stattfindet, schafft in diesem Punkt Klarheit. Zeugenaussagen sind hier naturgemäss bedeutend zuverlässiger als bei der Frage nach der innegehaltenen Geschwindigkeit. Fand keine amtliche Aufnahme des Tatbestandes statt und spielte sich der Unfall ohne Zeugen ab, so bleibt immer noch die Möglichkeit des Augenscheines oder der Einholung eines Expertengutachtens. Aus der

---

[1]) BG in Sem jud *30* 545.
[2]) Cour de Justice civile Genf, in Sem jud *42* 388.
[3]) BGE *51* [2] 73; Sem jud *47* 289.
[4]) Cour de Justice civile Genf, in Sem jud *48* 329; Anhang 116, 126, 138 und 169.
[5]) Vgl. dazu auch JZ *14* 270 Nr. 232; ZBJV *62* 233; Sem jud *40* 43; Vierteljahresschrift für aarg. Rechtsprechung *22* 103 Nr. 42; BGE *33* [2] 555 und *51* [2] 517; AR vom 17. März 1925 Nr. 12 199.
[6]) Vgl. Anhang 117, 129, 132, 142, 152, 164 und 165.

Art und Weise der Beschädigung des Automobils, aus einem angefahrenen Gegenstand oder aus der Verletzung des Verunfallten kann oft geschlossen werden, auf welcher Strassenseite sich der Unfall abspielte. Das Nichtinnehalten der rechten Strassenseite führt da zu Unfällen, wo die Strassen unübersichtlich sind, vor allem also in Kurven. Hier schreiben aber das Konkordat und dessen kantonale Ausführungsbestimmungen vor, dass Rechtskurven kurz, Linkskurven aber ausnehmend weit genommen werden sollen, um dem entgegenfahrenden Fuhrwerk genügend Raum zu belassen. Diese Vorschrift ist eigentlich überflüssig, da ja ohnehin die Pflicht besteht, stets rechts zu fahren. Es handelt sich hier nur um eine spezielle Anwendung dieser Bestimmung auf Kurven.

Fuhr das schadenstiftende Automobil im Momente des Unfalles links, so nehmen alle Gerichte an, der Führer habe schuldhaft gehandelt. Sie erachten in dem Fall den Beweis des Kausalzusammenhanges zwischen Nichtinnehalten der rechten Strassenseite und Unfall ohne weiteres als erbracht. Das Bundesgericht [1]) äussert sich in einem Urteil vom 23. Mai 1908 wie folgt über diese Frage:

Die Tatsache, dass ein Automobilführer mit seinem Wagen die linke Strassenseite innehält, bedeutet eine Verletzung des Art. 11 des Konkordates (altes Konkordat von 1904), welcher vorschreibt, dass der Führer stets die rechte Strassenseite innehalten soll.

Wenn man auch vom technischen Standpunkt aus über diese Vorschrift verschiedener Ansicht sein kann, — die Tatsache, dass es für das Automobil von Vorteil sein kann, eine Kurve auf der innern Seite zu nehmen, steht unzweifelhaft fest —, so muss die Vorschrift nichtsdestoweniger befolgt werden,

Die Gewohnheit, Kurven zu schneiden, ist tatsächlich unzulässig und mit der Verkehrssicherheit unvereinbar, wenn der Führer nicht sehen kann, ob er freie Bahn vor sich hat; sie setzt die entgegenkommende Person einer schweren Gefahr aus und begründet daher ein grobes Verschulden des Automobilisten [2]).

Erwähnenswert sind auch die folgenden Ausführungen des luzernischen Obergerichtes in einem Urteil vom 9. Juli 1926 [3]):

In Art. 42 Abs. 2 des Automobilkonkordates wird vorgeschrieben, Strassenbiegungen nach rechts seien kurz, nach links dagegen ausreichend

---

[1]) BGE in Sem jud *30* 545 ff. und JZ *5* 263 Entscheid Nr. 393; vgl. auch BGE *34* [2] 287.

[2]) Vgl. Anhang 117 und 167.

[3]) ZBJV *63* 230.

weit zu nehmen, um dem entgegenfahrenden Fuhrwerk genügend Raum zu belassen. Im vorliegenden Fall war die Beobachtung dieser Vorschrift um so wichtiger, als die linke Strassenseite (innere Kurve) von einer Stützmauer begrenzt war. Dass der Beklagte S. diese Vorschrift missachtet hat, ist zeugenschaftlich einwandfrei erstellt. Es ist als festgestellt zu betrachten, dass zwischen den Hinterrädern des Lastautos und der Stützmauer nur ein Zwischenraum von rund 107 cm offen blieb und auf den Radstand des Lastautos nur etwa 2 m entfallen, bei der 5 m breiten Strasse also genug Raum zum ausreichend Rechtsfahren vorhanden gewesen wäre. Diese Feststellungen genügen, um das zivilrechtliche Verschulden des Lastautoführers zu erstellen. Die Widerrechtlichkeit liegt in der Missachtung der Automobilvorschrift.

..... Es genügt festzustellen, dass im vorliegenden Falle nichts nachgewiesen ist, was etwa eine Unmöglichkeit oder ein von der eigenen Willensdisposition unabhängiges Hindernis, die vorgeschriebene Kurvenweite einzuhalten, bedeuten würde, um die zivilrechtliche Haftbarkeit des Lastwagenführers zu bejahen.

In diesem Entscheid ist auch zu beachten, dass das Gericht von «Feststellungen, die genügen, um das zivilrechtliche Verschulden des Lastautoführers zu erstellen», spricht. Hier zeigt sich deutlich, dass speziell im Falle des Linksfahrens die Umstände von Amtes wegen untersucht werden, ohne dass der Kläger dafür einen eigentlichen Beweis zu erbringen hat.

2. Unrichtiges Verhalten beim Vorfahren und Ausweichen.

Die Regelung des Konkordates, dass links vorgefahren und rechts ausgewichen werden muss [1]), gilt unbedingt. Ein Entscheid der Cour de Justice civile des Kantons Genf vom 20. Mai 1921 legt genau fest, unter welchen Umständen ein anderes Fahrzeug rechts überholt werden darf [2]):

Da B. den Radfahrer rechts zu überholen versuchte, verging er sich gegen eine ausdrückliche und bindende Konkordatsvorschrift (Art. 42). Weil es sich hier um ein für die öffentliche Sicherheit unbedingt notwendiges Prinzip handelt, könnte eine Ausnahme nur dann geduldet werden, wenn ein Wagenführer oder ein Radfahrer nicht nur auf der Strassenmitte, sondern auf der äussersten linken Seite fahren und dieser dem hinter ihm kommenden Fahrzeug ein Zeichen machen würde, dass es seinen Weg fortsetzen könne, ohne die Strassenseite zu wechseln.

Diesen Spezialfall vorbehalten, hat sich der Automobillenker streng an das Reglement zu halten. Wenn er also ein Fahrzeug überholen will, dessen Führer darauf beharrt, die Strassenmitte innezuhalten, so muss er langsam bis auf dessen Höhe fahren, ihm eine anständige Bemerkung

---

[1]) Vgl. Anhang 117.
[2]) Sem jud *43* 537 ff.

machen und nötigenfalls diesen der Polizeibehörde verzeigen; niemals aber darf er rechts vorfahren.

Das Bundesgericht, an das dieser Fall von beiden Parteien weitergezogen wurde, pflichtet der Auffassung der kantonalen Instanz im wesentlichen bei [1]):

Es ist offenkundig, dass eine solche Bestimmung, welche hauptsächlich die Sicherheit des Verkehrs auf den öffentlichen Strassen zu gewährleisten hat, strickte Befolgung verlangt, soll das gewollte Resultat erzielt werden. Das will allerdings nicht heissen, dass jede Übertretung dieser Vorschrift notwendigerweise die zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Übertretenden nach sich ziehen würde: man könnte Ausnahmen in gewissen, ganz seltenen Fällen dulden, d. h. entweder wenn der Fahrzeugführer links nicht vorfahren kann, ohne sich selber einer schweren Gefahr auszusetzen, oder wenn der Führer des zu überholenden Fahrzeuges deutlich seinem Willen, rechts Platz zum Vorfahren zu lassen, Ausdruck gegeben hat. Der einzige Umstand dagegen, dass der letztere die linke Strassenseite innehielt, kann nicht als genügend betrachtet werden, um einen Verstoss gegen die Polizeivorschriften zu rechtfertigen. Besonders wenn sich die Beteiligten nicht durch ein Zeichen oder durch eine unmissverständliche Gebärde über den Weg, den sie zu verfolgen gedenken, verständigt haben, bleibt immer zu befürchten, dass derjenige, der überholt werden soll, sich verpflichtet glaubt, die rechte Strassenseite ausgerechnet in dem Momente zu gewinnen, wo es schon zu spät ist, um einen Zusammenstoss zu verhindern.

Beim Überholen eines Fahrzeuges darf der Überholende nicht das vor ihm fahrende Gefährt allein beachten, sondern er hat so vorzufahren, dass entgegenkommende Fahrzeuge und Fussgänger nicht gefährdet werden. Trotzdem eine ausdrückliche Vorschrift darüber im Konkordate fehlt, darf niemals an einer unübersichtlichen Strassenstelle vorgefahren werden, wenigstens wenn dabei die linke Strassenstelle beansprucht werden muss. Vor dem Vorfahren hat sich der Führer des Automobils zu überzeugen, ob das vor dem zu überholenden Fahrzeug liegende Strassenstück frei ist [2]). Diese Regel ergibt sich aus dem allgemeinen Grundsatz, dass der Automobilist die Sicherheit seiner Mitmenschen nicht gefährden darf [3]). Noch weiter geht ein Urteil des Obergerichtes des Kantons Aargau vom 6. März 1922 [4]). Darin wird ausgeführt, dass das Automobil ein Gefahrsmoment für den Verkehr schaffe,

---

[1]) BGE *47* [2] 402 ff.; Sem jud *43* 613 ff.

[2]) Cour de Justice civile Genf in Sem jud *38* 72 ff.

[3]) Vgl. auch Anhang 127, 129 und 167.

[4]) Vierteljahrsschrift für aarg. Rechtsprechung *22* 103 Nr. 42.

da es sich mit grosser Schnelligkeit fortbewege. Spezielle Vorsicht sei deshalb beim Vorfahren anzuwenden:

Im gegebenen Falle ging der Kläger mitten auf der Strasse; wenn der Beklagte V. vorfuhr, bevor er wusste, auf welche Seite der Kläger ausweichen werde, und nicht dafür sorgte, augenblicklich anzuhalten, um ihn nicht zu gefährden, so handelt er schuldhaft und ist daher grundsätzlich für den verursachten Schaden haftbar.

Betreffend das Überholen von Fussgängern führt das Bundesgericht in einem Entscheid vom 28. November 1928 folgendes aus:

Die Vorschrift des Art. 42 Abs. 1 des Konkordates, wonach die Führer von Motorfahrzeugen immer links vorfahren müssen, bezieht sich nur auf das Vorbeifahren an andern Fahrzeugen und nicht auf das Überholen von Fussgängern; ihre Anwendung auch auf das Vorbeifahren an letzteren würde zu der unsinnigen Konsequenz führen, dass ein Motorfahrzeuglenker jeden auf der linken Strassenseite marschierenden Fussgänger erst durch Signale aufmerksam machen und dann zuwarten müsste, bis dieser die Strasse nach rechts soweit überquert hätte, dass ein Linksvorfahren möglich wäre. Mangels einer gegenteiligen kantonalen Bestimmung steht dem Fussgänger nach dem Konkordat die Benützung der linken und der rechten Strassenseite zu [1]).

c) Nichtbeachtung und unrichtige Anwendung der Regeln über das Signalgeben.

Die Regeln des Konkordates über das Signalgeben sind ungenügend [2]). Die Praxis stützt sich denn auch nicht auf diese Vorschriften, sondern entscheidet von Fall zu Fall darüber, ob der Automobilist einen Fehler in der Signalgebung begangen hat. Meist geht neben dieser Übertretung noch eine andere her, wie zu rasches Fahren oder unrichtiges Ausweichen. Der Beweis, ob ein Automobil in einem gewissen Moment Signal gegeben hat, ist schwer zu erbringen. Die negative Tatsache, dass kein Signal gegeben wurde, ist ohnehin unmöglich zu beweisen. Der Kläger kann höchstens dartun, dass er und auch verschiedene Zeugen des Unfalles keine Signale gehört haben, was aber noch lange nicht bedeutet, dass nicht gewarnt wurde. Eher kann sich hier der Automobilist entlasten, indem er Zeugen beibringt, die seine Signale gehört haben [3]). In einem Urteil der Cour de Justice civile des Kantons Genf vom 3. Juni 1911 [4]) wird der Beklagte einzig aus dem Grund verurteilt, weil er nachgewiesenermassen kein

[1]) BGE *54* [2] 456 ff.
[2]) Vgl. Anhang 113 f.
[3]) BG in Sem jud *29* 262 ff.
[4]) Sem jud *33* 444 ff.

Signal gab. Der Kläger erbrachte nämlich den Nachweis, dass das Horn kurz vor dem Unfalle defekt geworden war und der Automobilist also unmöglich Signal geben konnte. Umgekehrt anerkannte das Bundesgericht zugunsten eines Motorradfahrers, der vorschriftsgemäss rechts und nicht zu schnell fuhr, dass es nicht nötig ist, in einer unübersichtlichen Kurve Signal zu geben, wenn der Fahrer annehmen darf, dass sein Kommen infolge des starken Motorlärms von eventuell hinter der Kurve sich befindlichen Leuten gehört werde [1]).

Interessant ist auch folgender Entscheid der Cour de Justice civile des Kantons Genf [2]): Ein Radfahrer fuhr auf einer geraden Strasse gegen Genf zu, bald rechts neben, bald kurz hinter dem Automobil der Beklagten, welche jenen nach ihren Aussagen bemerkt hatte. Bei einer Querstrasse bog die Führerin des Automobils rechts ab, ohne Signal zu geben, so dass der Radfahrer, der nicht mehr rechtzeitig anhalten konnte, in die rechte Seite des Automobils hineinrannte und verletzt wurde. Der Radfahrer klagte gegen die Automobilführerin, wurde aber abgewiesen. Er machte geltend, die Beklagte hätte beim Einbiegen in eine andere Strasse Signal geben müssen. Das Gericht stimmte dem bei, bemerkte aber, dass dieses Signal nicht für den vorschriftswidrig auf der rechten Seite des Automobils fahrenden Radfahrer gewesen wäre, sondern für die Leute, die sich eventuell in der Querstrasse hätten befinden können. Der Kausalzusammenhang zwischen der Nichtabgabe des an und für sich erforderlichen Signals und dem Unfall wurde als nicht gegeben betrachtet und dem Radfahrer die ganze Schuld an diesem Unfall beigemessen.

Das Bundesgericht [3]) entschied am 24. Januar 1908, dass auch einem Automobilfahrer, der den Konkordatsvorschriften entsprechend Signal gibt, gerade wegen dieser Signalabgabe ein Verschulden zur Last gelegt werden könne [4]). Dies ist namentlich dann der Fall, wenn die Signalabgabe in unmittelbarer Nähe von Pferden geschieht, die dadurch erschreckt werden und verunglücken. Das Bundesgericht führt aus:

---

[1]) Sem jud *34* 691 ff.
[2]) Sem jud *32* 287 ff.
[3]) BGE *34* [2] 13.
[4]) Becker, Kommentar zum OR Anmerkung 64 zu Art. 41.

Es ist eine Erfahrungstatsache, die auch dem Beklagten — als erfahrenem Automobilführer, als den er sich selbst bezeichnet — bekannt sein musste, dass Pferde bei Signalen, die in ihrer unmittelbaren Nähe abgegeben werden, sehr leicht erschrecken; im besondern sind Pferde, die auf der Landstrasse zu verkehren pflegen, an Geräusche, speziell an die Automobile, weit weniger gewöhnt, als etwa Droschkengäule in städtischen Verhältnissen. Auch das musste der Beklagte sich gegenwärtig halten; in der Nichtbeobachtung dieser Erfahrungstatsache liegt ein Verschulden.

Nachts kann möglicherweise an Stelle der Signalabgabe das Licht der Scheinwerfer andere Strassenbenützer genügend warnen:

Abgesehen davon, dass gemäss Art. 31 Abs. 3 des Konkordates in Städten und Dörfern, sowie zur Nachtzeit ein unnötiger Gebrauch der Signalapparate zu vermeiden ist, stellt das Scheinwerferlicht eines Autos nach Einbruch der Dunkelheit für den Strassenbenützer das wirksamste Warnungszeichen dar, indem es ihm besser als akustische Signale die Orientierung über die Entfernung des Fahrzeuges ermöglicht. Wie der Kläger selber zugibt, hat er den Lichtkegel des heranfahrenden, gut beleuchteten Autos wahrgenommen, als dieses selbst wegen der Kurve noch nicht sichtbar war, so dass in der Unterlassung von Hornsignalen jedenfalls kein für den Unfall kausales Verschulden des Beklagten liegt [1]).

Die Fälle sind zahlreich, wo nur subsidiär neben einer andern Übertretung auch die Nichtabgabe von Signalen dem Automobilisten zum Verschulden gerechnet wird [2]).

d) Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die Beleuchtung der Automobile.

Auch die Vorschriften des Konkordates über die Beleuchtung [3]) sind ungenügend. Die meisten Kantone haben diese denn auch ergänzt und dazu noch spezielle Regeln über das Abblenden der Scheinwerfer bei der Begegnung mit andern Strassenbenützern und beim Durchfahren von Ortschaften aufgestellt [4]).

In der Schweiz wurde bis heute unseres Wissens kein Urteil publiziert, das den Fall behandelt, wo ein Automobilist nachts ganz ohne Beleuchtung fuhr und dadurch einen Unfall stiftete. Häufig sind dagegen die Fälle, wo entweder die Beleuchtung mangelhaft ist oder fehlerhaft gehandhabt wird. Ein Urteil der Cour

---

[1]) BGE *54* [2] 456 ff.

[2]) BGE *51* [2] 517 ff.; Pra *2* Nr. *75*; JZ *19* 137 Nr. 106; Sem jud *30* 787 ff.; *32* 510 ff.; *35* 378 ff.; *43* 441 ff.; *45* 544 ff.; *49* 71 ff. und 411 ff.

[3]) Vgl. Anhang 112 f.

[4]) Vgl. Anhang 121, 125, 132, 136, 137 f., 140, 142, 143, 146, 147, 148, 152, 153, 155, 158, 159, 163 und 168.

de Justice civile des Kantons Genf vom 18. Mai 1923 [1]) verlangt ganz unabhängig von irgendwelcher Polizeivorschrift, dass der Automobilist beim Kreuzen mit andern Automobilen abblendet:

Keine im Kanton Waadt geltende Vorschrift regelt den Gebrauch der Scheinwerfer ausserhalb der Ortschaften [2]), aber über diesen Gegenstand besteht ein Gebrauch, dem die Automobilfahrer nachzuleben haben.

Um Unfälle zu verhindern, die beim Kreuzen zweier Automobile mit blendenden Scheinwerfern entstehen können, müssen die Automobilisten die Lichter abblenden (éteindre), wenn sie ein ihnen entgegenkommendes Automobil bemerken.

Da dieses Urteil am 19. September 1923 vom Bundesgericht bestätigt wurde [3]), kann diese Ansicht als die geltende angesehen werden. Viele Kantone haben überdies Vorschriften über das Abblenden erlassen. Nicht zu ihnen gehören die Kantone Schwyz, Freiburg, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Land, Schaffhausen, Appenzell a. Rh. und i. Rh., St. Gallen, Aargau, Tessin, Obwalden und Zug [4]). Für diese Kantone ist der angeführte Bundesgerichtentscheid von grosser Bedeutung.

Demnach hat jeder Automobilist in der ganzen Schweiz unabhängig von den kantonalen Polizeivorschriften die Pflicht, beim Kreuzen mit andern Automobilen seine Scheinwerfer abzublenden. Ohne Zweifel würde das Bundesgericht gegebenenfalls erklären, dass diese Pflicht auch gelte, wenn ein Automobil mit Fuhrwerken und Radfahrern kreuzt, wie es die Polizeivorschriften von ungefähr der Hälfte der schweizerischen Kantone verlangen.

Das Nichtabblenden der Scheinwerfer beim Kreuzen mit andern Fahrzeugen kann in Verbindung mit der Übertretung einer Polizeivorschrift dazuführen, dass das Gericht ein Verschulden des Automobilisten annimmt, wo das Nichtabblenden allein noch nicht zu einer Verurteilung ausreichen würde [5]).

---

[1]) Sem jud *45* 575 ff.

[2]) Vgl. jetzt Art. 12 des waadtländischen «Règlement d'application du Concordat du 7 avril 1914 en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des véhicules automobiles et des cycles», vom 28. Dezember 1928, der vorschreibt, dass blendende Scheinwerfer bei Kreuzungen abgeblendet werden müssen. Anhang 153.

[3]) Nicht publiziert. Vgl. Sem jud *45* 578, Nota.

[4]) Vgl. Anhang 139 f., 142 f., 143 f., 144 f., 145, 146, 147, 148, 149 f., 152 f., 157 f. und 159 ff.

[5]) BGE *49* [2] 479 ff.

Das Nichtabblenden der Scheinwerfer in Ortschaften wird dem Automobilisten zum Verschulden gerechnet [1]).

Ob die Beleuchtung eines Automobils ungenügend sei, hängt ganz von den Umständen ab. Der Führer muss hauptsächlich darauf achten, dass er seine Geschwindigkeit der Beleuchtung des Automobils anpasst:

Glaubwürdige Zeugen haben erklärt, dass ein elektrischer Scheinwerfer eine Reichweite von 100 m habe, ein Azetylenscheinwerfer eine solche von 40 m, und dass in allen Fällen ein Automobilführer seine Geschwindigkeit proportional der Reichweite seiner Beleuchtung regeln müsse, so dass er stets seine Geschwindigkeit beherrsche. Es ist auch der Natur des Bodens Rechnung zu tragen. Wenn dieser trocken, feucht oder schlüpfrig ist, muss der Führer genau die Bremswirkung (action du freinage) abschätzen können [2]).

Streitigkeiten können auch darüber entstehen, ob es im Zeitpunkt eines Unfalles so finster war, dass mit Lichtern gefahren werden musste. Das Bundesgericht half sich in einem solchen Falle sehr einfach. Es stützte sich nämlich auf einen Bericht des kantonalen Observatoriums von Neuenburg, der über den Grad der Finsternis im Zeitpunkte des Unfalles aussagte [3]).

Hat ein Führer an seinem Automobil die vom Reglement vorgeschriebenen Polizeilichter angezündet, so kann der Kläger ihm nicht vorwerfen, der Unfall sei auf die mangelhafte Beleuchtung zurückzuführen [4]). Ein Führer aber, der nur die eine Laterne seines Wagens angezündet hat, ist für die Folgen eines Unfalles verantwortlich, wenn ein anderer Strassenbenützer deswegen über die Natur des ihm entgegenkommenden Fahrzeuges im Zweifel ist. Dies trifft besonders dann zu, wenn bei einer Kreuzung nur die äussere rechte Laterne brennt und die auf der Seite der Kreuzung liegende Hälfte des Automobils im Dunkeln liegt [5]).

e) Unrichtiges Verhalten an Strassenkreuzungen und -abzweigungen.

Im Konkordat selber sind keine Vorschriften über das Verhalten an Strassenkreuzungen enthalten. Diese Lücke haben einzig

---

[1]) Pra *13* Nr. 158; BGE *50* [2] 395.

[2]) Cour de Justice civile Genf in Sem jud *48* 333.

[3]) BG in Sem jud *35* 379 f.; Pra *2* Nr. 75.

[4]) Cour de Justice civile Genf, Sem jud *49* 74 und *40* 360; BG in Sem jud *40* 514 ff. Vgl. Anhang 168.

[5]) Tribunal cantonal Waadt, JZ *8* 307 Entscheid Nr. 304.

die Kantone Bern, Thurgau, Waadt, Wallis und Neuenburg in ihren kantonalen Ausführungsbestimmungen zum Konkordat ergänzt [1]). Ausserdem bestehen darüber auch in Unterwalden nid dem Wald und Genf spezielle Vorschriften [2]). Wo solche fehlen, sind an Strassenkreuzungen und -abzweigungen die gewöhnlichen Regeln des Konkordates über Rechtsfahren, Rechtsausweichen und Linksvorfahren anzuwenden, eventuell mit der allgemeinen Bestimmung, dass der Führer die Geschwindigkeit stets zu beherrschen und den Lauf zu verlangsamen habe, wenn sein Fahrzeug Anlass zu einem Unfall bieten könnte. Ferner kann auch noch die Vorschrift herangezogen werden, dass der Führer beim Einbiegen in eine Strasse Signal geben muss [2]). Dabei bleibt aber immer noch die Frage offen, welches Fahrzeug den Vortritt haben soll, wenn sich an einer Kreuzung zwei gleichzeitig treffen. Auch hier lässt sich aus den allgemeinen Regeln ableiten, dass das von rechts kommende Fahrzeug den Vortritt hat.

Eine Strassenkreuzung oder -abzweigung ist stets eine gefährliche und oft auch unübersichtliche Stelle. Dass an solchen Stellen nicht vorgefahren werden darf, wird heute allgemein von den Gerichten anerkannt, obschon das Konkordat darüber schweigt. Wenn sich also der von links kommende Automobilist vor dem zu seiner Rechten auftauchenden Wagen durchdrängen wollte, würde er gegen diese allgemeine Regel verstossen.

Dagegen lässt sich aus den Konkordatsvorschriften der Satz nicht ableiten, dass das auf der Hauptstrasse fahrende Automobil den Vortritt haben soll. Diese Übung hat sich aber heute so allgemein durchgesetzt, dass sich das Bundesgericht in einem Entscheid vom 22. Februar 1927 darauf stützt:

> Es hat sich der Brauch gebildet, an Strassenkreuzungen demjenigen den Vortritt zu lassen, der die Hauptstrasse innehat. Die Führer, die von einer Nebenstrasse herkommen, sind gehalten, ihren Lauf zu verlangsamen und nur mit grösster Vorsicht in die wichtigere Strasse einzumünden. Diese einfache und praktische Regel ist übrigens von der schweizerischen Verkehrsliga in ihren Anweisungen an die Strassenbenützer empfohlen worden. Desgleichen ist ihr durch den französischen Code de la Route Gesetzeskraft erteilt worden [4]).

---

[1]) Vgl. Anhang 126 f., 152, 154, 156 Anm. 1 und 156 unten.
[2]) Vgl. Anhang 159 und 167.
[3]) Vgl. Anhang 113—115.
[4]) Sem jud *49* 200 ff.; ähnlich BGE *54* [2] 9.

In zwei Urteilen [1]) hat die Cour de Justice civile des Kantons Genf festgelegt, welche Vorsichtsmassregeln ein aus einer Seitenstrasse in die Hauptstrasse einbiegender Automobilführer zu treffen hat:

Er muss sein Nahen durch Signale ankündigen, in sehr langsamer Gangart in die Hauptstrasse einfahren, nachdem er sich überzeugt hat, dass diese frei ist. Wenn der Automobilist auch nur eine dieser Massregeln ausser acht lässt, so wird ihm das zum Verschulden gerechnet.

In einem andern Entscheid [2]) legt derselbe Gerichtshof die Bestimmung des Art. 45 des «Règlement général» [3]) folgendermassen aus:

Der Art. 45 des «Règlement sur la circulation», welcher vorschreibt, dass beim gleichzeitigen Eintreffen zweier Wagen an einer Strassenkreuzung der Vortritt demjenigen gehört, der auf der Hauptstrasse fährt, ist nicht anwendbar, wenn das andere Fahrzeug schon auf dieser eingefahren ist.

Ein Automobilführer, der eine Hauptstrasse kreuzen will, ist nicht gehalten, solange zu warten, bis auf dieser kein Wagen am Horizonte sichtbar ist. Er darf es tun, wenn er, selber langsam fahrend, voraussetzen kann, dass kein anderes Fahrzeug, das mit vorgeschriebener Geschwindigkeit fährt, ihn am Passieren hindern wird.

Demnach muss speziell an Strassenkreuzungen der aus der Seitenstrasse in die Hauptstrasse einfahrende Automobilist wohl die grösste Sorgfalt anwenden, er darf aber dabei voraussetzen, dass auf der Hauptstrasse kein Automobil unverhofft in vorschriftswidrigem Tempo dahergerast kommt.

f) Die Übertretung anderer Reglementsvorschriften.

Ausser den unter *a—e* besprochenen Übertretungen von Reglementsvorschriften kann auch jede andere Verletzung irgendeiner Polizeivorschrift dazuführen, dass ein Automobilist für einen dadurch verursachten Unfall haftbar erklärt wird. Diese Fälle sind aber weit weniger zahlreich als die bisher besprochenen.

Der Halter eines Automobils kann für die Folgen eines Unfalles verantwortlich gemacht werden, wenn er nicht dafür sorgt, dass die in Art. 3 und 4 des Konkordates verlangten Vorrichtungen [4])

---

[1]) Sem jud *43* 441 ff. und *45* 544 ff.
[2]) Sem jud *48* 377 ff.
[3]) Vgl. Anhang 167.
[4]) Vgl. Anhang 110.

in dem Masse wirksam bleiben, wie sie es bei der amtlichen Prüfung waren. Immerhin darf dabei nicht so weit gegangen werden, dass der Eigentümer eines Automobils selber Konstruktionsfehler, die zu einem Unfall führen könnten, ausfindig machen und beheben muss. Es genügt, wenn er ein im allgemeinen als gut anerkanntes System verwendet und den Wagen dauernd in Ordnung hält [1]).

Das tessinische Appellationsgericht ist gegenteiliger Ansicht:

Im vorliegenden Falle bestand eine besondere Gefahr darin, dass der das Reserverad festhaltende Bügel 10 cm über die andern Teile der Karosserie herausragte, was nach der Expertise die unmittelbare Ursache des schweren Unfalles war. Wie der Experte erklärte, wird dieser Bügel, gewiss wegen der damit verbundenen Gefahr, neuerdings häufig durch eine Ausbuchtung ersetzt, womit ein Herausragen von Bestandteilen über die Karosserielinie hinaus vermieden wird. Wurde auch das Auto als solches zur Zirkulation zugelassen, so bleibt doch immer die Verantwortlichkeit des Besitzers für Konstruktionsdefekte bestehen, sofern sie dem Eigentümer nicht verborgen bleiben konnten [2]).

Ähnlich urteilt das Bundesgericht [3]):

Die amtliche Prüfung der Automobile auf ihre Gebrauchsfähigkeit hat zum Zweck, deren eventuelle Mängel aufzudecken; derjenige, der ein ungeprüftes Auto verwendet, wird aus Verschulden haftbar, sogar wenn die Ursache des Unfalles einem Konstruktionsfehler beigemessen werden muss.

Spezielle Aufmerksamkeit ist den Bremsen zu schenken. Falls dieselben schlecht funktionieren und der Unfall auf diesen Umstand zurückzuführen ist, haftet der Führer des mangelhaften Wagens ohne weiteres [4]).

Äusserste Vorsicht ist anzuwenden, wenn der Wagen auf der Strasse gewendet [5]) oder dieselbe sonst aus irgendeinem Grund überquert werden muss. Der Führer hat in diesem Falle die Pflicht, sich zu vergewissern, dass durch dieses Manöver kein in der Nähe befindliches Fahrzeug behindert wird. Er muss seine Absicht mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln den übrigen Strassenbenützern kund tun [6]).

---

[1]) Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt in JZ 7 311 Entscheid Nr. 304.

[2]) AR 6. Mai 1927 Nr. 36 1.

[3]) Sem jud *38* 343; BGE *42* [2] 37 ff.

[4]) Cour de Justice civile Genf in Sem jud *41* 327 und *46* 23.

[5]) Vgl. Anhang 166.

[6]) Cour de Justice civile Genf in Sem jud *34* 203 und *44* 459.

Ganz allgemein wird von jedem Automobillenker kaltblütige Überlegung, die Fähigkeit zur genauen Abschätzung der Möglichkeit zu passieren und schärfste Aufmerksamkeit überhaupt verlangt:

Dem Beklagten ist ein Verschulden an dem Unfall beizumessen, weil er bei vollem Überblick über die vor ihm liegende Fahrbahn ohne Rücksicht auf die momentane Stauung des Strassenverkehrs, deren Aufhören er ohne jeden Nachteil hätte abwarten können, die Durchfahrt zwischen einem Pritschenwagen und dem Handkarren des Klägers erzwingen wollte, obwohl er die naheliegende Gefahr eines Zusammenstosses mit dem einen oder dem andern Fuhrwerk vernünftigerweise nicht übersehen konnte [1].

Der Automobilfahrer, der trotz einer deutlich sichtbaren Verbottafel in eine schmale Strasse einfährt, ist für die Folgen des dadurch verursachten Unfalles ohne weiteres haftbar. Er kann sich nicht dadurch entschuldigen, dass der Text dieser Tafel nicht klar war. Verstand er diesen nicht, so musste er sich erkundigen, besonders da ihm die Gefahr für den Verkehr nicht entgehen konnte, die ein Automobil in dieser engen und durch Wagen überfüllten Strasse bot [2].

Ein Führer, der im betrunkenen Zustand mit seinem Automobil einen Unfall verursacht, hat, abgesehen von den sonstigen Übertretungen von Polizeivorschriften, schon aus diesem Grund für den verursachten Schaden einzustehen [3].

2. Das Automobil und die übrigen Strassenbenützer.

a) Automobil und Fussgänger.

Der Fussgänger ist von allen Strassenbenützern weitaus der älteste und wohl deshalb der undisziplinierteste. Er wehrte sich als bisheriger Hauptbenützer der Strasse heftig gegen das ihn verdrängende Automobil und erreichte auch, dass hauptsächlich seinetwegen der Automobilverkehr an strenge polizeiliche Vorschriften geknüpft wurde. Mochten anfangs solche Vorschriften gerechtfertigt sein, so änderte sich das, als das Automobil im Strassenverkehr vom geduldeten Fremdling zum Beherrscher des Verkehrs aufrückte. Von diesem Momente an durfte man den

---

[1] Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt in JZ *11* 215 Entscheid Nr. 56.

[2] BG in Sem jud *42* 324.

[3] BGE *40* [2] 279; Pra *3* Nr. 96; Sem jud *34* 481.

Verkehr nicht nur vom Standpunkt des Fussgängers aus betrachten und allein für Automobile Regeln aufstellen. Allen Pflichten, denen der Automobilist im Verkehr andauernd nachkommen muss, steht auf der andern Seite kein einziges Recht gegenüber. Zum mindesten aber dürfen heute die Automobilfahrer verlangen, dass nicht nur sie selber, sondern auch die Fussgänger bestimmten Vorschriften unterworfen werden, wollen sie die Strassen benützen. Auch der Fussgänger bildet eine Gefahr für das Automobil: Tritt er beispielsweise unvermutet in die Fahrbahn eines Automobils, so ist dessen Lenker gezwungen, seinen Wagen plötzlich auf die Seite zu reissen, um einen Unfall zu verhindern. Er gerät dabei vielleicht in einen Graben, das Automobil kippt um und dessen Insassen kommen zu Schaden — alles nur wegen der Unvorsichtigkeit des Fussgängers. Dies nur ein Beispiel von vielen!

Erst neuerdings setzen auch in der Schweiz Bestrebungen ein, die den Fussgängerverkehr ordnen wollen. Die Kantone Zürich, Graubünden und Genf [1]) erliessen Verkehrsvorschriften, an die sich auch die Fussgänger zu halten haben. Ebenso widmet die im Entwurfe vorliegende Verkehrsordnung der Stadt Bern ein ganzes Kapitel dem Fussgängerverkehr [2]). Leider wird der Fussgänger sein Jahrhunderte altes «Recht», auf der Strasse zu gehen wie und wo er will, kaum plötzlich aufgeben. Ist aber einmal der Fussgängerverkehr allgemein geregelt, so liegt es im eigenen Interesse des Fussgängers, den für ihn geltenden Verkehrsregeln nachzuleben. Er läuft sonst Gefahr, bei Nichtbeachtung der Vorschriften die Folgen des ihm deshalb zugestossenen Unfalles ganz oder doch zum Teil selber tragen zu müssen.

Die schweizerischen Gerichte verfahren noch heute mit dem Automobilisten, der unglücklicherweise einen Fussgänger überfährt, sehr streng, während jenem in weitem Masse entgegengekommen wird. Das Obergericht des Kantons Aargau geht sogar für schweizerische Verhältnisse sehr weit in einem Entscheid vom 6. März 1922 [3]):

Mit Recht hat die Vorinstanz festgestellt, dass ein Fussgänger auf der Strasse vollständig frei ist, wo er gehen will, dass ferner nicht nur normal-

---

[1]) Vgl. Anhang 121, 164 und 165.
[2]) Vgl. Anhang 134.
[3]) Vierteljahresschrift für aarg. Rechtsprechung *22* 103 Nr. 42.

hörige, sondern auch Taubstumme und Leute mit «sehr schweren Holzschuhen» die Strasse begehen dürfen. Denn *sie* gefährden andere nicht; das Gefahrsmoment aber schafft das Automobil, das mit bedeutend grösserer Schnelligkeit als der Fussgänger sich fortbewegt ..... Im gegebenen Falle ging der Kläger mitten auf der Strasse ..... Das Obergericht vermag im Verhalten und den dem Verkehr nachteiligen Eigenschaften des Klägers (Übelhörigkeit, geringe Beweglichkeit wegen des Alters) keine Umstände zu erblicken, die irgendein Mitverschulden seinerseits bedingten.

Dieses Urteil schliesst praktisch ein Mitverschulden des verunglückten Fussgängers fast aus. Dass das Automobil ein Gefahrsmoment schafft, ist sicher richtig, aber, wie oben gezeigt, kann auch der Fussgänger dem Automobil gefährlich werden. Diese Möglichkeit wird hier ohne weitere Untersuchung abgelehnt. Ein mit einem körperlichen Gebrechen behafteter Mensch, der dazu noch ganz genau weiss, dass für ihn die Automobile eine grosse Gefahr bilden, sollte schon in seinem eigenen Interesse besonders vorsichtig im Begehen einer Strasse sein. Diese Ansicht äusserte die Cour de Justice civile des Kantons Genf in einem Urteil vom 22. April 1921 [1]):

Immerhin hat die Unvorsichtigkeit des Klägers dazu beigetragen, den Unfall zu verursachen. Wäre er vorsichtig gewesen, wie es seine Taubheit verlangte, so hätte der Unfall vermieden werden können. Es rechtfertigt sich, in Anwendung von Art. 44 OR die ihm zugesprochene Schadenersatzsumme zu ermässigen.

Die Gerichte stellen an normale Fussgänger grössere Anforderungen. Aber auch hier treffen wir auf die grösste Mannigfaltigkeit. Das Bundesgericht, das sich bereits verschiedene Male über die Frage des Mitverschuldens geäussert hat, fällte am 23. November 1906 einen interessanten Entscheid [2]): Beim Kreuzen zweier Wagen geriet eine alte Frau, welche die Strasse überqueren wollte, unter die Räder eines Automobils und wurde getötet. Die kantonalen Instanzen wiesen die Klage gegen den Automobilisten ab, da dieser alle Vorsichtsmassregeln getroffen hatte, um einen Unfall zu vermeiden. Das Bundesgericht schloss sich dieser Ansicht an, ohne die Frage des Mitverschuldens eingehender zu prüfen, da dem Automobilisten kein Fehler vorgeworfen werden könne. Die Klage müsse schon aus diesem Grunde abgewiesen werden, und es komme gar nicht darauf an, was die Ursache des Unfalles gewesen sei:

[1]) Sem jud *43* 388 ff.
[2]) Sem jud *29* 262 ff.

Taucht ein Fussgänger plötzlich vor einem Automobil auf, das mit 8 oder 9 km per Stunde fährt, so ist es tatsächlich unmöglich, das Fahrzeug beizeiten anzuhalten, ganz unabhängig von der Wirksamkeit der Bremsen, über die der Führer verfügt, und unabhängig von dessen Kaltblütigkeit.

Wenn schon das Bundesgericht ausdrücklich erklärt, das Verschulden des Verunglückten brauche nicht geprüft zu werden, so kann aus diesem Entscheid doch abgeleitet werden, dass ein Fussgänger schuldhaft handelt, wenn er plötzlich seine Richtung ändert und sich dabei nicht vorsieht, ob ein Automobil naht. Das Bundesgericht bestätigt diese Auffassung in einem Entscheide vom 28. November 1928 [1]).

Strenger ist das Bundesgericht, wenn sich ein Kind direkt vor ein Automobil stürzt. Hier muss der Automobilist auf ein solches Verhalten gefasst sein. Ein Mitverschulden des Kindes darf nur angenommen werden, wenn dieses nachgewiesenermassen aus lauter Übermut vor dem Automobil die Strasse kreuzen will [2]).

Am 24. Januar 1913 [3]) sprach sich das Bundesgericht zum erstenmal klar über die Frage aus, wann ein Mitverschulden eines verunglückten Fussgängers vorliegt. Zwei Fussgänger hörten bei Einbruch der Dämmerung ein Automobil hinter sich her kommen, das sie überholen wollte. Die rechts gehende Person begab sich sofort auf das zu ihrer Rechten verlaufende Trottoir, während sich die andere im letzten Moment quer über die Strasse auf die linke Seite in Sicherheit zu bringen versuchte. Dort wurde sie vom Automobil überfahren. Der Automobilist behauptete, der Fussgänger sei ihm geradeswegs in das Automobil hineingerannt und habe durch sein kopfloses Verhalten den Unfall verursacht. Er selber habe keine Unvorsichtigkeit begangen. Das Tribunal cantonal des Kantons Neuenburg schützte diesen Standpunkt und wies die Klage ab. Das Bundesgericht aber stellte in erster Linie verschiedene Fehler fest, die der Automobilist begangen hatte, so die zu grosse Geschwindigkeit und das Fehlen der Beleuchtung, trotzdem die Dämmerung schon hereingebrochen war. Im Gegensatz zum kantonalen Urteil wurde deshalb dem Automobilisten grundsätzlich die Verantwortlichkeit für den Unfall überbunden, andererseits aber vom Bundesgericht anerkannt, dass der Unfall

[1]) BGE *54* [2] 456 ff.
[2]) BGE *33* [2] 80 ff., speziell 86; Sem jud *29* 417 ff.
[3]) Sem jud *35* 378.

nicht geschehen wäre, wenn der Geschädigte dem Beispiel seines Weggenossen gefolgt und nach rechts ausgewichen wäre. Es begnügte sich aber nicht mit dieser Feststellung, sondern untersuchte weiterhin, weshalb der Fussgänger sich so kopflos verhalten habe:

Sein Benehmen, so unvorsichtig es auf den ersten Blick erscheinen mag, erklärt sich durch die Schnelligkeit, mit welcher der Unfall geschah, und durch die vollständige Verwirrtheit, in die der Kläger durch das plötzliche und unerwartete Auftauchen eines gefährlichen Fahrzeuges (Tram oder Automobil) versetzt wurde. Es verblieb ihm keine Zeit, einen vernünftigen Entschluss zu fassen, wie er sich zu verhalten habe. Ein solcher Geisteszustand, welcher durch die Finsternis, die unmittelbare Nähe des Automobils und durch dessen schnellen Lauf hervorgerufen wurde, kann kein Mitverschulden des Opfers bedingen, um so mehr als diese Umstände gerade diejenigen sind, welche die Elemente des Verschuldens des Beklagten bilden.

Ein kopfloses Verhalten des geschädigten Fussgängers stellt also ein Mitverschulden dar, aber nur, wenn es nicht durch das schadenstiftende Automobil selber hervorgerufen wurde. Diese Auffassung teilt auch die Cour de Justice civile des Kantons Genf, wenn sie in einem Urteil vom 8. Februar 1916 [1]) ausführt:

Von der Praxis wird der folgende Grundsatz allgemein anerkannt: Wenn sich eine Person in grosser Verwirrung befindet und dadurch verhindert wird, einen raschen und vernünftigen Entschluss zu fassen, um einer drohenden Gefahr zu entgehen, so genügt diese Tatsache an und für sich noch nicht, um das Verschulden desjenigen auszuschliessen, der selber diesen Zustand von Verwirrung herbeigeführt hat.

Derselbe Gerichtshof entschied am 14. Dezember 1917 [2]), dass den Fussgänger, der ein Automobil in sehr gemässigter Geschwindigkeit kommen sieht und sich nicht in Sicherheit bringt, solange dies noch möglich ist, ein Mitverschulden trifft.

In einem andern Fall nahm aber die Cour de Justice civile des Kantons Genf an, dass es einer vom Trottoir auf die schmutzige Strasse tretenden ältern Person nicht zum Verschulden gerechnet werden könne, wenn sie den Kopf senke, um zu sehen, wohin sie ihre Füsse setze [3]).

Tritt aber ein Fussgänger an einer Strassenkreuzung vom Trottoir auf die Fahrbahn, um eine der beiden Strassen zu über-

---

[1]) Sem jud *38* 202.
[2]) Sem jud *40* 43.
[3]) Sem jud *32* 510.

schreiten, so hat er die Pflicht, sich vorher zu vergewissern, ob von keiner Seite her ein Automobil kommt. Unterlässt er das, so kann man einem vorschriftsgemäss rechts und sehr langsam fahrenden Automobilisten, der zudem noch Signal gibt, nicht den Vorwurf machen, er habe die Verwirrtheit des Fussgängers verschuldet: Ein Fussgänger hatte nämlich in einem solchen Fall zuerst einige Schritte in die Fahrbahn gemacht, war dann zögernd wieder zurückgegangen und infolge dieses kopflosen Verhaltens in das Automobil hineingerannt. In diesem falschen Verhalten sah der Gerichtshof einen Grund, den beklagten Automobilführer von jeglicher Verantwortlichkeit zu entbinden [1]).

Das Bundesgericht lehnte am 8. März 1920 in einem Fall [2]), wo ein Automobilist trotz einer ausdrücklichen Verbotstafel in eine Strasse eingefahren war und dort eine Fussgängerin überfahren hatte, ein Mitverschulden der Überfahrenen ab, obschon sie sich nicht in der Richtung des Automobils umgesehen hatte. Da ihr bekannt war, dass in der betreffenden Strasse der Fahrzeugverkehr nur in einer Richtung erlaubt war, brauchte sie nicht auf das plötzliche Herannahen eines Automobils aus der verbotenen Richtung gefasst zu sein.

In all diesen Fällen wurde das Mitverschulden des geschädigten Fussgängers ganz unabhängig von der Übertretung irgendwelcher polizeilicher Vorschriften geprüft; das Gericht beurteilte diese Frage stets nach seinem freien Ermessen. Am 2. November 1926 fällte die Cour de Justice civile des Kantons Genf aber ein Urteil, in welchem dem verunglückten Fussgänger der Unfall zu einem grossen Teil selber zugeschrieben wurde, weil er die für die Fussgänger geltenden Vorschriften des «Règlement général sur la circulation» des Kantons Genf missachtet hatte [3]):

Richtigerweise hat das Tribunal ein Mitverschulden des Appellanten in dem Umstande erblickt, dass er in einer sehr finsteren, regnerischen Nacht fast auf der Mitte des Fahrdammes ging.

Der Kläger I. gibt zu, dass er sich auf der linken Seite seiner Frau befand, die ihr Fahrrad von Hand stiess. Er ging also in einem ziemlich grossen Abstand vom Trottoir entfernt auf dem Fahrdamm.

---

[1]) Sem jud *41* 321.
[2]) Sem jud *42* 322.
[3]) Sem jud *49* 71.

Er führt aus, dass Frau I. ihr Fahrrad nicht auf dem Trottoir stossen durfte, ohne Art. 68 des Reglementes [1]) zu verletzen. Weiter, sagt er, hinderten ihn die längs der Strasse gepflanzten Bäume, auf dem Trottoir neben seiner Frau zu gehen. Dieses Argument ist ohne Bedeutung.

I. hat sich gegen Art. 28 [2]) des Reglementes vergangen, worin bestimmt wird, dass jeder Fussgänger auf dem Trottoir zu gehen hat. Diese Vorschrift darf nicht umgangen werden wegen rein persönlicher Annehmlichkeiten, wie sie der Appellant anführt. Seine Erklärung, wenn sie auch rein tatsächlich begründet sein mag — was aber immerhin fraglich ist — hat keine juristische Bedeutung.

Wer sich den polizeilichen Vorschriften nicht fügt, hat die Folgen seiner Unvorsichtigkeit selber zu tragen [3]).

Wie wichtig in solchen Fällen Verkehrsvorschriften für Fussgänger sind, zeigt ein Entscheid des Bundesgerichtes aus dem Jahre 1925 [4]):

Den Fussgängern ist weder durch eine behördliche Vorschrift, noch durch eine anerkannte Übung verboten, die Strasse und auch die Strassenmitte zu benutzen. Es kann eine Unvorsichtigkeit, vielleicht sogar eine Fahrlässigkeit darstellen, wenn Frauen auf stark befahrenen Strassen mit schönen, breiten Fussgängerwegen die Strassenmitte für ihre Fahrten mit Kinderwagen benutzen. Allein hier steht eine stille Nebenstrasse mit einem schlechten Trottoir in Frage, und da kann der Verunfallten nicht der geringste Vorwurf daraus gemacht werden, wenn sie hier die Fahrbahn benutzte.

Aus diesen Beispielen ist ersichtlich, dass die schweizerischen Gerichte dem Fussgänger in weitem Masse entgegenkommen; nur in seltenen Fällen kann diesem ein Mitverschulden an einem ihm zugestossenen Unfalle nachgewiesen werden.

b) Automobil und Radfahrer.

Das Führen eines Fahrrades verlangt, wie das Lenken eines Automobils, eine gewisse Vorsicht. Deshalb ist auch der Radfahrer an bestimmte Polizeivorschriften gebunden. So haben z. B. die Kantone Zürich und Basel-Stadt besondere Geschwindigkeitsbeschränkungen für Radfahrer aufgestellt [5]), während die meisten

---

[1]) Vgl. Anhang 168.

[2]) Vgl. Anhang 165.

[3]) Vgl. einen ähnlichen Fall in der «Eingabe an den Ständerat betreffend die Haftpflicht der Halter von Motorfahrzeugen vom 15. September 1925», eingereicht durch einige Initianten der Zürcherinitiative für vermehrten Schutz vor den Motorfahrzeugen, im Verein mit der Ligue des Piétons in Genf, 12.

[4]) AR 1925 Nr. 55 945.

[5]) Vgl. Anhang 121 und 144.

Kantone nur vorschreiben, dass bei Strassenkreuzungen und -biegungen nicht schneller als 10 km per Stunde gefahren werden darf (Art. 66 des Konkordates) [1]). Abgesehen von der Geschwindigkeit ist es aber um die Vorschriften betreffend die Radfahrer recht dürftig bestellt [2]). Der Richter wird deshalb viel eher auf die Umstände des konkreten Falles abstellen, um ein Mitverschulden des geschädigten Radfahrers zu überprüfen, als zu untersuchen, ob der Radfahrer eine Polizeivorschrift verletzt habe.

Am 21. Dezember 1907 äusserte sich das Bundesgericht in einem Urteil [3]) über die Pflichten des Radfahrers wie folgt:

Es muss bemerkt werden, dass der Radfahrer das Recht hatte, auf der linken Seite der Strasse zu fahren. Er hielt sich an die Bestimmungen des Konkordates, indem er die Strasse überquerte und sich seinen Kameraden anschloss, damit das entgegenkommende Automobil ihn rechts kreuzen konnte.

Demnach durfte der Radfahrer auf der Strasse fahren, wo es ihm beliebte, wenn er nur reglementsgemäss auswich, vorfuhr und andern Fahrzeugen Platz zum Vorfahren liess. Glücklicherweise kam das Bundesgericht bald zu einer andern Ansicht. Die Cour de Justice civile des Kantons Genf erklärte nämlich in einem Urteil vom 20. Mai 1921 folgendes [4]):

Wenn es auch tatsächlich nach dem Wortlaute des Art. 67 des interkantonalen Konkordates dem Radfahrer nicht zur Pflicht gemacht wird, stets die rechte Strassenseite innezuhalten [1]), so hat sich doch auf schweizerischem Gebiet ein konstanter Gebrauch in dieser Hinsicht herangebildet. W. (der verunfallte Radfahrer) kannte diesen Gebrauch übrigens so gut, dass er beim Herannahen des Taxis hinter ihm sofort nach rechts abschwenkte.

Weil W. ohne erklärlichen Grund mitten auf einer sehr verkehrsreichen Strasse fuhr, verging er sich gegen einen allgemeinen Gebrauch und hat deshalb eine erste Unvorsichtigkeit begangen, welche ein Mitverschulden seinerseits in sich schliesst.

Eine zweite beging er, indem er nicht augenblicklich auf die rechte Strassenseite auswich, nachdem er die Warnungssignale des herannahenden Automobils gehört hatte.

Diese beiden Unvorsichtigkeiten sind so schwer, dass sie gestatten, die ihm geschuldete Entschädigungssumme um 50 % zu reduzieren (Art. 44 Al. 1 OR).

---

[1]) Vgl. Anhang 118.
[2]) Vgl. Anhang 121 f., 130, 144, 150, 154 und 168.
[3]) Sem jud *30* 225 ff.
[4]) Sem jud *43* 537 ff.

Dieser Entscheid wurde vom Bundesgericht am 22. September 1921 in vollem Umfange bestätigt [1]):

Wenn schon das Konkordat dem Radfahrer nicht ausdrücklich die Verpflichtung auferlegt, stets die rechte Strassenseite innezuhalten, so ist dies doch zweifelsohne — speziell auf einer von Automobilen so viel benutzten Strasse wie die von Lausanne nach Genf — eine von der Vorsicht gebotene Massnahme. Die kantonale Instanz stellt übrigens fest, dass es sich hier auch um eine durch den allgemeinen Gebrauch vorgeschriebene Regel handelt, und diese Feststellung ist für das Bundesgericht verbindlich.

In einem Urteil vom 22. Februar 1927 wurde diese Auffassung bestätigt [2]):

Mit Grund hat die kantonale Instanz ein Mitverschulden darin erblickt, dass der Radfahrer, ohne seine Geschwindigkeit zu verringern, auf der linken Seite einer Nebenstrasse bis zu dem Punkt herunterfuhr, wo diese in die Hauptstrasse einmündet. Es spielt keine Rolle, dass die in Les Verrières geltenden Reglemente [3]) die Radfahrer nicht verpflichten, stets rechts zu fahren. Der Richter hat tatsächlich festgestellt, dass T. einem örtlichen, gut eingelebten Gebrauch zuwiderhandelte. Diese Feststellung bedarf keiner Überprüfung durch die Rekursinstanz.

Im gleichen Urteil wird auch noch die Frage untersucht, wie sich die Radfahrer an einer Strassenkreuzung zu verhalten haben:

T. trifft auf alle Fälle ein Mitverschulden an dem Unfall, weil er versuchte, den Fahrdamm vor dem Automobil zu überqueren; Vorsicht und Ortsgebrauch machten es ihm zur Pflicht, abzubremsen und den Vortritt dem in der Hauptstrasse zirkulierenden Fahrzeug zu lassen. Es spielt keine Rolle, ob sein unrichtiges Verhalten auf eine falsche Berechnung zurückzuführen ist, oder — was wahrscheinlicher ist — auf die zu grosse Geschwindigkeit, mit der er auf seinem Fahrrad fuhr.

Am 29. April 1927 hatte die Cour de Justice civile des Kantons Genf einen ähnlichen Fall zu beurteilen und gelangte zu derselben Auffassung wie das Bundesgericht, allerdings gestützt auf die Verletzung einer positiven Reglementsvorschrift [4]):

Mit vollem Recht haben die erstinstanzlichen Richter ein Mitverschulden des B. angenommen. Dieser hat Art. 45 des «Règlement sur la circulation» missachtet, da er nicht dem auf der Hauptstrasse fahrenden Automobil den Vortritt liess. B. hat die elementarsten Vorsichtsmassregeln ausser acht gelassen, als er aus einer Nebenstrasse in die Hauptstrasse einfuhr. Er ist allein verantwortlich dafür, dass er gegen das von D. mit aller nötigen Vorsicht geführte Automobil rannte. Dadurch bewies er gerade, dass er entgegen dem Art. 39 des «Règlement général» seine Geschwindigkeit nicht beherrschte [5]).

[1]) Sem jud *43* 613 ff.
[2]) Sem jud *49* 200 ff.
[3]) Vgl. Anhang 156.
[4]) Sem jud *49* 376 ff.
[5]) Vgl. Anhang 166 f.

Am gleichen Tag hatte die Cour de Justice civile den umgekehrten Fall zu beurteilen [1]): Ein auf der Hauptstrasse zirkulierender Radfahrer wurde von einem aus einer Nebenstrasse kommenden Automobil angefahren. Hier stellte das Gericht bloss fest, dass der Automobilist alle Vorsichtsmassregeln ausser acht liess, und dass er dem Radfahrer, der vorschriftsgemäss fuhr, hätte den Vortritt lassen sollen. Der Automobilist wurde deshalb für die Folgen des Unfalles voll verantwortlich erklärt.

Aus diesen Beispielen ist ersichtlich, dass bei unsern Gerichten mehr und mehr die Ansicht durchdringt, das Fahrrad sei dem Automobil nicht subordiniert, sondern koordiniert. Der Radfahrer hat die gleichen Vorsichtsmassregeln zu beobachten, wie der Automobilist, unabhängig davon, ob er durch spezielle Reglementsvorschriften hierzu verpflichtet ist oder nicht. Wenn solche fehlen, ist der Richter ohne weiteres imstande, aus den für die Automobile geltenden Vorschriften und aus dem allgemeinen Ortsgebrauch die für die Radfahrer anzuwendende Regel zu finden.

c) Automobil und Pferdefuhrwerk.

Die Pferdefuhrwerke waren im Strassenverkehr lange vor dem Auftreten der Automobile allerorts an bestimmte Regeln gebunden. Auch diesen Fahrzeugen haftet eine gewisse Gefahr an, weil das Mittel zur Vorwärtsbewegung, das Pferd, nicht ausschliesslich dem menschlichen Willen unterliegt, sondern leicht selbständig und unvernünftig handelt. Wichtig ist infolgedessen die Beaufsichtigungspflicht des Führers. Dieser hat besondere Vorsichtsmassregeln zu treffen, wenn er gezwungen ist, sein Fuhrwerk stehen zu lassen, und darf sich nicht entfernen, ohne alles getan zu haben, um ein Durchgehen der Pferde zu verhüten.

Früher waren alle diese Regeln für den Fuhrwerkverkehr als solchen wenig wichtig. Sobald aber neben den Fuhrwerken auch noch Automobile die Strasse befuhren, änderte sich das mit einem Schlage. Anfangs waren die Automobile den Fuhrwerken viel gefährlicher als heute, indem die Pferde vor den lärmenden und rauchenden Maschinen meist grosse Scheu zeigten, und aus diesem Grunde zahlreiche Unglücke verursachten. Heute haben sich

[1]) Sem jud *49* 411.

die Pferde so sehr an die alltägliche Erscheinung des Automobils gewöhnt, dass solche Unfälle äussert selten geworden sind. Dafür ereignen sich aber immer mehr Zusammenstösse zwischen Automobil und Pferdefuhrwerk. Es ist charakteristisch für diese Art von Unfällen, dass im Gegensatz zu den Automobilunfällen, denen Fussgänger und Radfahrer zum Opfer fallen, hier auch der Automobilist leicht der Geschädigte sein kann. Es wird allerdings selten vorkommen, dass ein Pferdefuhrwerk in ein Automobil hineinfährt, meist wird das Umgekehrte eintreffen. Klagt aber der Automobilist gegen den fehlbaren Führer des Fuhrwerks, so geht das Mitverschulden eines Fuhrmannes in ein selbständiges Verschulden über. Die Beurteilung der Frage, ob Verschulden oder Mitverschulden des fehlbaren Fuhrmannes vorliege, hängt einzig davon ab, ob der Automobilist gegen den Fuhrmann oder dieser gegen jenen, eventuell jeder gegen den andern klagt. Dieses ist aber nicht von zivilrechtlicher, sondern nur von prozessualer Bedeutung. Die Elemente von Verschulden oder Mitverschulden bleiben dieselben.

Das Bundesgericht verfuhr von jeher sehr streng mit den Automobilisten, vor dessen Wagen ein angespanntes Pferd scheute. Es wird ihm zum Verschulden angerechnet, wenn er nicht anhält, oder doch wenigstens sofort langsamer fährt, wenn er sieht, dass ein ihm entgegenkommendes, angespanntes Pferd oder dessen Führer Zeichen von Angst erkennen lassen; die Angst wird dem Kutscher nicht zur Last gelegt, wenn er sonst vorschriftsgemäss sein Pferd gelenkt hat [1]).

Noch weiter geht ein Urteil des Bundesgerichtes vom 24. Januar 1908 [2]). Hier hatte der Kutscher sein zweispänniges Fuhrwerk auf einer dicht am Vierwaldstättersee entlang führenden Strasse einige Zeit auf der Seeseite der Strasse unbeaufsichtigt stehen lassen. Die Pferde scheuten vor einem vorbeifahrenden Automobil und stürzten mit dem Wagen in den See und konnten nicht mehr geborgen werden. Irgendwelches Mitverschulden des Kutschers wurde nicht angenommen, während dem Automobilisten eine zu grosse Geschwindigkeit und die Signalabgabe unmittelbar bei Pferden zur Last gelegt wurden. Er hatte deshalb für den

[1]) BGE *29* [2] 273 ff.
[2]) BGE *34* [2] 13 ff.

Schaden voll aufzukommen. Auch hier betonte das Bundesgericht, dass der Automobilist dieses Verhalten der Pferde hätte voraussehen sollen, da er wissen musste, dass Pferde auf dem Lande meist automobilscheu sind, was bei Tieren in der Stadt nicht vorausgesetzt zu werden braucht.

Für Unfälle infolge Scheuwerdens der Pferde eines Fuhrwerkes ist charakteristisch, dass der Automobilist einen Unfall verschuldet, obschon er gar nicht in körperliche Berührung mit dem Fuhrwerk kommt. Es kann ihm dabei nur vorgeworfen werden, die bei einer Begegnung mit Pferden anzuwendenden Vorsichtsmassregeln ausser acht gelassen zu haben [1]).

Sehr weit geht in dieser Beziehung ein Urteil des Bundesgerichtes vom 10. März 1925, welches speziell den Begriff des Kausalzusammenhanges zwischen dem Verhalten des Automobilisten und dem beim Kläger eingetretenen Schaden äusserst stark streckt:

Eine Frau fuhr mit einem Tilbury, an das ein hoch im Blute stehendes Pferd gespannt war, bei Glatteis und leichtem Nebel von Neuenburg nach Cernin. Unterwegs sah sie plötzlich auf zirka 50 m aus dem Nebel ein ziemlich rasch gegen sie fahrendes Automobil auftauchen. Die leicht erregbare Dame erhob sich von ihrem Sitz und machte dem Automobilführer mit den Armen Zeichen, rechts auszuweichen. Dieser bremste heftig ab, der Wagen gehorchte ihm aber nicht und geriet ins Schleudern. Um den drohenden Zusammenstoss mit dem Tilbury zu verhindern, riss der Führer des Automobils dasselbe links über das Strassenbord hinaus, wo es umstürzte. Die fünf Insassen wurden alle mehr oder weniger verletzt, während das Fuhrwerk und seine Insassen nicht berührt wurden. Das Automobil stürzte direkt unter dem Kopf des Pferdes durch in den Graben. Die Führerin litt seit dem Unfall an einer traumatischen Neurose. Obschon weder sie, noch ihr Pferd verletzt worden waren, klagte sie gegen den Automobilisten auf Ersatz ihres erlittenen Schadens. Diese Klage wurde vom Bundesgericht im Gegensatz zu den kantonalen Instanzen geschützt, obschon nicht einmal das Pferd der Beklagten durch den Unfall scheu geworden war [2]).

---

[1]) Vgl. Anhang 115.
[2]) BGE 51 [2] 73.

Nach ganz andern Gesichtspunkten beurteilen sich die Fälle, wo ein Automobil mit einem Pferdefuhrwerk zusammenstösst. Hier hat der Richter die Frage zu prüfen, ob auch den Fuhrmann ein Verschulden am Unfall treffe.

Bei Nacht erfordert das Fahren mit einem Fuhrwerk ganz besondere Vorsicht. In einem Urteil vom 20. Oktober 1924 [1]) äussert sich das Bundesgericht folgendermassen zu dieser Frage:

Wohl ist festgestellt, dass der Langholzwagen sowohl mit einem «Geschell» als mit einer Laterne versehen war. Auch ist richtig, dass nach den Bestimmungen des Luzerner Strassengesetzes die Pflicht zum Anzünden der Laterne für H. erst bestand, als er mit dem Fuhrwerk in die Hauptstrasse einfuhr und den Wagen auf der Strasse stehen liess [2]). Endlich ist nicht bewiesen, dass er vorher lange im Wirtshaus gesessen war, und dass er oder seine Begleiter betrunken waren. Dagegen ist Tatsache, dass H. mit seinem schweren Holzwagen bei finsterer Nacht und stürmischem Wetter in die Dorfstrasse hineinfuhr und den Wagen sozusagen mitten auf dieser Strasse stehen liess, ohne *vorher* die Laterne angezündet, noch sonst in geeigneter Weise dafür gesorgt zu haben, dass Automobile, welche auf dieser viel befahrenen Strasse von hinten erwartet werden mussten, gewarnt wurden. Dabei ist unerheblich, ob er die Absicht hatte, den Wagen längere Zeit auf der Dorfstrasse stehen zu lassen, sowie dass er sich nachträglich bemühte, die Laterne anzuzünden, und das Unwetter ihn daran hinderte. Die Unterlassung der durch die Rücksichten auf die allgemeine Verkehrssicherheit gebotenen Sicherheitsvorkehren begründet ein erhebliches Mitverschulden.

Die Cour de Justice civile des Kantons Genf beurteilte am 13. Oktober 1925 einen Fall, wo ein Automobil nachts mit einem führerlosen Fuhrwerk zusammenstiess [3]). Der Kutscher klagte gegen den Automobilisten auf Entschädigung für das durch den Unfall getötete Pferd, und der Automobilist verlangte vom Fuhrmann Ersatz für den an seinem Wagen entstandenen Schaden. Dem Automobilisten wurde das zu rasche und unvorsichtige Fahren und die mangelhafte Beleuchtung zur Last gelegt. Der Fuhrmann hatte seinen Wagen unter einem Baume stehen lassen und einen Karrer beauftragt, das Pferd zu überwachen. Da es regnete und stürmte, begab sich dieser aber unter das Vordach eines nahen Hauses. Der Wind brach einen Ast, der auf das Pferd fiel und wie ein Peitschenschlag auf dieses wirkte, so dass es sich

---

[1]) BGE *50* [2] 382.

[2]) Vgl. die entsprechende Bestimmung des jetzt geltenden Gesetzes vom 14. Mai 1929, Anhang 136.

[3]) Sem jud *48* 329 ff.

langsam in Bewegung setzte, ohne etwa durchzubrennen. Nach einer kurzen Strecke stiess das führerlos seinen Wagen ziehende Pferd mit einem entgegenkommenden Automobil zusammen, wobei auf beiden Seiten erheblicher Sachschaden entstand. Das Pferdefuhrwerk war mit einer Papierlaterne beleuchtet, die aber nach den Untersuchungen des Experten bloss auf 10 m sichtbar war und infolgedessen den Reglementsvorschriften nicht genügte [1]). Das Gericht gelangte zum Schluss, dass der Kutscher als Tierhalter für den Unfall haftbar sei, da er sein Pferd zu wenig sorgfältig beaufsichtigt habe. Daneben wurde er aber auch nach Art. 41 ff. OR haftbar erklärt, da er den Art. 33 und 58 des «Règlement général sur la circulation» zuwidergehandelt hatte. Er war verpflichtet gewesen, das stehende Pferd anzubinden und genügendes Licht am Wagen zu führen. Nach eingehender Abwägung des Verschuldens auf beiden Seiten kam das Gericht zur Überzeugung, dass es den Umständen entspreche, jeden der beiden Kläger seinen Schaden selber tragen zu lassen. Klage und Widerklage wurden deshalb abgewiesen.

d) Automobil und Hunde.

Bei Automobilunfällen, denen Hunde zum Opfer fallen, handelt es sich meist um Fälle, die infolge des geringen Streitwertes nicht bis vor das Bundesgericht und auch nur selten bis an die obersten kantonalen Instanzen weitergezogen werden. Deshalb sind wenig solche Fälle publiziert worden. Immerhin lässt sich folgendes darüber sagen:

Die Praxis hat festgelegt, dass der Automobilist im Prinzip nicht haftet, wenn er einen frei herumstreifenden Hund überfährt, es sei denn, dass er grobfahrlässig oder sogar absichtlich handelte. Wenn der Besitzer des Hundes diesen nicht an der Leine führt, hat er keinen Anspruch auf Ersatz, falls das Tier überfahren wird. Er übernimmt die Gefahr, dass der Hund unter ein Automobil gerät.

Das Tribunal cantonal des Kantons Waadt entschied im Jahre 1913 [2]), dass es sich um ein Zusammentreffen unglücklicher Umstände handle, wenn ein von seinem Herrn getrennter Hund, der

[1]) Vgl. Anhang 167.
[2]) AR 1913 413.

mit der Nase auf der Erde dessen Spuren verfolgt, von einem Automobil überfahren wird.

In einem Urteil des Bezirksgerichtes Aarau [1]) vom 18. August 1920 wird darüber *wörtlich* folgendes ausgeführt:

Durch die Zeugenaussagen ist festgestellt, dass der Fahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten hat, in der Mitte der Strasse fuhr, rechtzeitig Warnungssignale abgab und überdies, sobald er das Verhalten des Hundes bemerkte, die Geschwindigkeit des Wagens dadurch herabminderte, dass er auskuppelte. Dass er nicht auch noch alle Bremsen anzog, um das Fahrzeug zu sofortigem Stillstand zu bringen, kann ihm auf keinen Fall zum Verschulden gerechnet werden. Das Kopfheben des Hundes zeigte ihm an, dass dieser auf seiner Hut sei, und so durfte er annehmen, dass nach Art aller gut dressierten, an den Strassenverkehr gewohnten Hunde auch dieser, gewarnt durch das Geräusch des Wagens, ausweichen werde. Wenn das nicht der Fall war, so liegt der Fehler am Hunde selbst. Wenn nicht als erstellt zu betrachten ist, dass er unmittelbar vor dem Auto über die Strasse hin- und zurücksprang, so ist doch bewiesen, dass der Hund, gegen alle Gewohnheit dieser Tiere, an seinem Platz stehen blieb, statt auszuweichen. Im einen wie im andern Fall trifft den Führer nicht die geringste Schuld, da sein Vorgehen korrekt war und er ein so verkehrswidriges Verhalten des Hundes nicht voraussehen konnte. Der Unfall hätte sich nicht ereignet, wenn der Hund sich in der üblichen Weise verhalten hätte. Dadurch, dass S. das Tier nicht an der Leine führte, sondern frei laufen liess, übernahm er das Risiko für ein eventuell verkehrswidriges Verhalten desselben. Die Strassen haben in erster Linie dem Verkehr der Personen und Fahrzeuge zu dienen und nicht als Spazierwege für Hunde. Die sollen den Fuhrwerken ausweichen und nicht umgekehrt, wie sie das in der Regel auch zu tun pflegen. Es kann einem Wagenführer nicht zugemutet werden, vor einem Hunde anzuhalten, um sich darüber zu vergewissern, ob er auch wirklich die gewohnten Eigenschaften besitzt, Fuhrwerken auszuweichen, oder ob er zu den seltenen Ausnahmen gehört, die als eine Art Verkehrshindernis Anspruch darauf erheben, dass die Fuhrwerke ihnen aus dem Wege gehen. Diese Ausnahmeerscheinungen müssen eben wie andere Originale, sich gefallen lassen, dass sie im Verkehr wie ordentliche Exemplare, mit den gewöhnlichen Eigenschaften ihrer Gattung behaftet, behandelt werden.

Der Einzelrichter des Bezirksgerichtes Zürich hat in Urteilen vom 27. April 1922, 12. November 1923 und 3. April 1924 [2]) dieselbe Ansicht geäussert und sagt, was speziell die Pflicht, den Hund an der Leine zu führen, angeht, folgendes:

Im allgemeinen ist davon auszugehen, dass derjenige, der einen Hund frei auf der Strasse herumlaufen lässt, statt ihn an einer Leine zu führen, damit das Risiko der Verletzung des Tieres durch Fuhrwerke aller Art, welche die Strasse benützen, freiwillig übernimmt. Der Schaden ist vom

---

[1]) AR 1927 Nr. 3 14.

[2]) Brennwald, forensische Automobilpraxis 17; AR 1927 Nr. 3 14.

Besitzer des Tieres als selbstverständlich zu tragen. Hierbei ist völlig unerheblich, ob eine polizeiliche Vorschrift des Inhaltes bestehe, dass Hunde an der Leine zu führen seien, da es sich hier um eine aus der Natur der Sache, aus der mit dem städtischen Strassenverkehr notwendig verbundenen Gefahr sich ergebende Vorsichtsmassnahme handelt, deren Unterlassung in jedem Falle ein grobes Verschulden des Tierbesitzers darstellt.

Die Gerichte gehen also bei der Beurteilung solcher Fälle davon aus, dass ein Hund gewöhnlich von selber ausweicht, wenn er ein Automobil kommen sieht oder hört. Springt er ausnahmsweise nicht zur Seite, so haftet der Automobilist, der ihn überfährt, nicht. Vom Automobilführer wird nur verlangt, dass er nicht grobfahrlässig oder gar absichtlich den Hund tötet. Diese Regel ist anwendbar, sobald ein Hund frei, nicht an der Leine seines Herrn auf der Strasse geht. Ob der Herr des Hundes in der Nähe war und ihn beaufsichtigte, ist unwesentlich.

e) Kollision zweier Automobile.

Noch viel ausgesprochener als bei einem Zusammenstoss zwischen Automobil und Pferdefuhrwerk [1]) gehen bei einer Kollision zweier Automobile die Begriffe Verschulden und Mitverschulden ineinander über. Das Verschulden und das Mitverschulden setzt sich, da ja beide beteiligten Parteien in dieselbe Kategorie von Strassenbenützern gehören und einander koordiniert sind [2]), aus genau denselben Elementen zusammen. Beide haben die Pflicht, die für Automobilfahrer geltenden Verkehrsvorschriften zu respektieren. Ereignet sich ein Zusammenstoss, so hat das Gericht zu untersuchen, welcher der beiden Fahrer sich gegen die Vorschriften vergangen hat, und ob dieser Verstoss in einem ursächlichen Zusammenhange mit dem Unfalle steht. Haben sich beide Fahrer eine Reglementswidrigkeit zuschulden kommen lassen, so wird geprüft, welchem die schwerere Übertretung zur Last gelegt werden muss, und je nach dem Ergebnis die Höhe des Schadenersatzes abgestuft. Klagen beide Geschädigte, so steht sich das Verschulden der beiden an dem Unfall beteiligten Automobilisten gegenüber. Der Führer, dessen Verschulden kleiner ist, wird im Prozess ganz oder teilweise obsiegen.

---

[1]) Vgl. oben 46 ff.
[2]) Vgl. oben 18.

Was dem Automobilisten zum Verschulden angerechnet werden kann, wurde oben unter 1. gezeigt [1]). Irgendwelche Besonderheiten oder Abweichungen von diesen allgemeinen Regeln ergeben sich bei der Beurteilung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit eines Automobilzusammenstosses nicht.

Eine Kollision zwischen Automobil und Motorrad wird von denselben Gesichtspunkten aus beurteilt, wie ein Zusammenstoss von zwei Automobilen. Ein kleiner, rein praktischer Unterschied liegt höchstens darin, dass hier meist nur der Motorradfahrer als alleiniger Geschädigter klagt, während der Automobilist mangels eines erlittenen Schadens keine Klage anstrengt.

Diese Gleichstellung von Automobil und Motorrad entspricht der Sachlage vollkommen. Ist das Motorrad auch leichter und kleiner, so kann es doch wie ein Automobil infolge seiner grossen Geschwindigkeit Ursache verhängnisvoller Unglücksfälle sein. Im folgenden sollen einige typische Beispiele zur Erläuterung angeführt werden:

Am 23. Mai 1908 hatte das Bundesgericht [2]) folgenden Fall zu beurteilen:

Ein Mechaniker fuhr auf einem ihm gut vertrauten Motorrad, das er repariert hatte, probeweise auf der rechten Seite der abfallenden Strasse mit einer Geschwindigkeit von zirka 30 km von Lausanne nach Lutry. In einer Kurve, wo die Strasse eine Übersicht von nur 50 m bot, erblickte er plötzlich ein Automobil, das vorschriftswidrig die linke Strassenseite innehatte. Der Mechaniker X. versuchte, dem Zusammenstoss zu entgehen, indem er möglichst rasch sein Motorrad nach links riss. Der Automobilist Y. erblickte das Motorrad auf ungefähr 25 Schritte, verliess die linke Strassenseite, fuhr nach rechts und befand sich dadurch direkt vor dem Motorrad. Dessen Führer versuchte wieder nach rechts abzuschwenken, es gelang ihm aber nicht, zwischen dem Automobil und der Mauer, welche die Strasse zu seiner Rechten einfasste, durchzukommen. Das Automobil streifend, wurde er gegen die Mauer geschleudert, wo er mit schweren Verletzungen liegen blieb.

Die kantonale Instanz verurteilte den Automobilisten zu Schadenersatz. Y. rekurrierte an das Bundesgericht, bestritt hier

[1]) Vgl. oben 21 ff.
[2]) Sem jud *30* 545 ff.

aber nur noch den Umfang seiner Verantwortlichkeit und die Höhe der Entschädigung, während er prinzipiell seine Haftbarkeit anerkannte.

Das Bundesgericht legte dem Y. hauptsächlich das Linksfahren zur Last, in zweiter Linie seine zu grosse Geschwindigkeit, während als Mitverschulden auf Seite des X. in Betracht kam, dass er keine Führerbewilligung besass. Der Kausalzusammenhang zwischen dieser Reglementsverletzung und dem Unfall wurde aber als nicht gegeben betrachtet, da X. den Beweis erbringen konnte, dass er das Motorrad kannte und auch zu führen verstand.

Die kantonale Instanz hatte ausgeführt, dass der Motorradfahrer wie der Automobilist an der Unfallstelle nicht schneller als 6 km (nach dem Konkordat von 1904) hätte fahren dürfen und seine Geschwindigkeit von 30 km also übersetzt gewesen sei. Das Bundesgericht war anderer Ansicht: X. fuhr auf offener Strecke, er war erst im Begriff, in die Kurve und den dahinter liegenden Weiler einzufahren, während Y. durch die Ortschaft in die unmittelbar anschliessende Kurve eingefahren war. Der Automobilist war deshalb verpflichtet, mit 6 km per Stunde zu fahren, während der Motorradfahrer an der Unfallstelle mit 30 km fahren durfte. Was das plötzliche Herumreissen des Motorrades nach links im letzten Moment anbelangt, so führt das Bundesgericht aus:

> Die Tatsache endlich, dass der Kläger im letzten Moment sein Motorrad nach links herumriss, kann nicht als eine Verletzung des Reglementes und als ein Verschulden, das den Unfall erzeugt hat, ausgelegt werden. Einer unvermuteten Gefahr ausgesetzt, hatte der Kläger sein Heil — freiwillig oder unbewusst — auf der Seite, wo die Strasse frei war, gesucht. Diese Bewegungen wurden ihm durch das Auftauchen des Automobils aufgedrängt, man kann sie ihm deshalb nicht zum Verschulden anrechnen.

Das Bundesgericht erklärte deshalb, der Automobilist sei für die Folgen des Unfalles voll verantwortlich.

Am 13. Juli 1912 hatte das Bundesgericht einen Fall zu beurteilen [1]), wo bei einem Automobilzusammenstoss ein Insasse eines der Automobile verletzt wurde und infolgedessen gegen den Führer des entgegenkommenden Automobils klagte und gegen ihn hauptsächlich den Vorwurf erhob, dass er im letzten Moment versuchte, nach links auszuweichen, um dem Zusammenstoss zu entgehen. Das Bundesgericht sah aber in diesem reglementswidrigen

[1]) BGE *38* ² 487.

Manöver keine Ursache, den Führer für die Folgen des Zusammenstosses haftbar zu erklären. Es war dies die einzige Möglichkeit des Beklagten, dem drohenden Zusammenstosse auszuweichen. Zudem war infolge der unmittelbaren Nähe eines Stationsgebäudes auf der rechten Strassenseite ein Ausweichen nach rechts unmöglich.

Auf Grund desselben Zusammenstosses klagte auch der Insasse des andern Automobils, der ebenfalls verletzt wurde, gegen seinen Chauffeur, also gegen denselben wie im vorher erwähnten Fall. Er machte hauptsächlich geltend, dieser sei zu schnell gefahren. Das Bundesgericht [1]) gelangte aber in einem Urteil vom 3. Oktober 1913 zu dem Schluss, dass die Geschwindigkeit hier keine Rolle spiele, da der Zusammenstoss nicht durch eine eventuell zu grosse Geschwindigkeit des Beklagten, sondern nachgewiesenermassen dadurch verursacht worden sei, dass das andere an dem Zusammenstoss beteiligte Automobil auf der linken Strassenseite gefahren war. Die Frage, ob der Chauffeur zu schnell gefahren sei, wurde deshalb gar nicht geprüft und die gegen ihn angestrengte Klage abgewiesen.

Am 18. Mai 1923 beurteilte die Cour de Justice civile des Kantons Genf einen Fall, wo sich infolge Nichtabblendens der Scheinwerfer ein Automobilzusammenstoss ereignete, bei welchem nur Materialschaden entstand [2]). Der Führer des einen Wagens blendete seine Scheinwerfer ab und fuhr ganz auf die rechte Strassenseite hinaus, während ihn der andere ohne abzublenden kreuzen wollte. Er hielt ausserdem viel zu wenig rechts an, so dass der andere Führer am rechten Strassenbord anhielt und, um sich bemerkbar zu machen, seine Scheinwerfer einen Moment aufflammen liess, um sofort wieder abzublenden. In diesem Moment erfolgte der Zusammenstoss, wodurch an beiden Wagen erheblicher Materialschaden verursacht wurde. Jeder der beiden Wagenführer klagte gegen den andern auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens. Das Gericht sagt darüber:

Fälschlicherweise hat das «Tribunal» angenommen, dass M. jun. einen Fehler dadurch beging, dass er seine Scheinwerfer einen Moment lang wieder anzündete. Er war absolut berechtigt, anzunehmen, dass B. nicht genügend weit rechts ausweiche. Er wollte sich deshalb Gewissheit verschaffen, ob er sich selber noch weiter nach rechts begeben könne. Im

[1]) Sem jud *36* 69.
[2]) Sem jud *45* 575 ff.

übrigen wäre es gefährlich, einem Automobilisten, der einmal seine Scheinwerfer abgeblendet hat, das Recht abzusprechen, diese wieder anzuzünden bis die Kreuzung vollzogen ist. Wenn er sieht, dass der Führer des andern Automobils nicht abblendet, so hat er das Recht, seine Scheinwerfer für einen kurzen Augenblick, sogar mehrmals hintereinander, wieder einzuschalten, um dem andern zu zeigen, dass er wirklich ein Automobil vor sich habe und dass er deshalb abblenden müsse. Ferner kann es sehr wohl denkbar sein, dass der Führer, nachdem er schon abgeblendet hat, aber vor der erfolgten Kreuzung notwendigerweise nochmals die Strasse erhellen muss, wenn er glaubt, es bestehe vor ihm ein Hindernis. Sogar wenn man annimmt, wie B. es behauptet, dieser sei durch das Wiederanzünden der Scheinwerfer des Automobils von M. dazu verleitet worden, fälschlicherweise sein Steuerrad nach links herumzureissen, kann man doch nicht die Schuld an dem Zusammenstoss M. zuschieben. Dieser wäre verhindert worden, wenn B. abgeblendet hätte und langsam gefahren wäre. B. ist also allein verantwortlich für den Unfall und hat M. den vollen Schaden, den dieser erlitten hat, zu ersetzen.

Das Bundesgericht pflichtete dieser Auffassung bei und bestätigte diesen Entscheid in seinem vollen Umfange am 19. September 1923 [1]).

Die Cour de Justice civile des Kantons Genf fällte am 6. Mai 1921 ein interessantes Urteil in einem Falle, wo an einer Strassenkreuzung ein Automobil mit einem Motorrad mit Seitenwagen zusammengestossen war [2]). Die Fehler, die beide Führer begangen hatten, wurden nach den allgemeinen Regeln über das Verhalten an Strassenkreuzungen beurteilt (wie sie oben 31 ff. dargelegt wurden). Der Besitzer des zerstörten Motorrades warf dem Automobilisten hauptsächlich vor, im letzten Moment, als der Zusammenstoss schon fast unvermeidlich war, durch ungeschicktes Hin- und Herfahren den Unfall verschuldet oder doch erschwert zu haben. Das Gericht kam zur Überzeugung, dass infolge Reglementsübertretung auf beiden Seiten der Automobilist drei Viertel des Schadens des Motorradfahrers zu ersetzen habe. Im weitern führt es aus:

Was die unglücklichen Manöver anbelangt, die beide Teile unmittelbar vor dem Zusammenstoss ausführten, so handelt es sich einfach um Reflexbewegungen. Man kann hier nicht von Verschuldensmomenten sprechen. Es spielt absolut keine Rolle, ob das Motorrad zuerst das Automobil angerannt habe oder ob das Umgekehrte der Fall war.

---

[1]) Sem jud *45* 578.
[2]) Sem jud *43* 441.

II. Teil.
Französisches Recht.

§ 5.
Der Code de la Route.

Ursprünglich war in Frankreich der Automobilverkehr der «Loi du 30 mai 1851 sur la Police du roulage et des Messageries publiques», sowie den über dieselbe Materie erlassenen Dekreten vom 10. August 1852, 24. Februar 1858 und 29. August 1863 unterstellt. Zahlreiche Automobilunfälle zeigten aber bald, dass diese veraltete Regelung durchaus ungenügend war und die Automobile damit überhaupt nicht erfasst werden konnten. Am 14. April 1899 wurde im «Journal Officiel» ein neues Verkehrsdekret für ganz Frankreich publiziert, das bahnbrechend wirkte, im Auslande überall Nachahmung fand und sich damals ausgezeichnet bewährte. Es enthielt hauptsächlich Bestimmungen zum Schutze der Fussgänger und der übrigen Strassenbenützer vor den Automobilen, was schon in der Überschrift des ersten Titels, «Mesures de sûreté», angedeutet wurde. In diesem Titel fanden sich aber nur auf Automobile bezügliche Vorschriften. Der zweite Titel enthielt die Formalitäten, die zu erfüllen waren, um ein Automobil in Verkehr zu setzen, und der dritte stellte endlich die Verkehrsbestimmungen auf. Interessant ist, dass Art. 14 den heute noch allgemein anerkannten Grundsatz ausspricht, dass der Führer eines Automobils stets dessen Geschwindigkeit beherrschen müsse. Durchaus neu war auch die Vorschrift des Art. 15, der vorschrieb, dass jedes Automobil mit einem Horn zu versehen sei. Die Dekrete vom 15. September 1901 und 17. September 1919 ergänzten das Dekret vom 14. April 1899 in verschiedenen Punkten, ohne aber dessen Inhalt wesentlich zu ändern.

Nebenher ging eine ganz andere Entwicklung. Schon im Jahre 1909 erkannte die Regierung, dass das Dekret vom 14. April

1899 den Ansprüchen nicht mehr genüge und beauftragte im Juni desselben Jahres eine Kommission mit den Vorarbeiten für einen «Code de la Route». Im Jahre 1911 erschien ein Entwurf von 63 Artikeln «sur la protection de la voie publique ainsi que sur la police de la circulation et du roulage», welcher 1913 umgeändert und einer neuen Kommission vorgelegt wurde. Der Krieg gebot dieser gesetzgeberischen Tätigkeit Einhalt. Sofort nach dem Waffenstillstand aber wurden die Arbeiten da wieder aufgenommen, wo sie 1913 abgebrochen worden waren. Die «Commission centrale des Automobiles», welche aus Vertretern der interessierten Verwaltungen, Mitgliedern des Staatsrates und aus Delegierten der Automobil-, Pferdesport- und Touristenvereinigungen bestand, prüfte gründlich die beiden Vorkriegsprojekte von 1911 und 1913. Nach wenigen und meist unwesentlichen Abänderungen legte diese Kommission dem Staatsrat das «Projet de règlement sur la protection de la voie publique ainsi que sur la police de la circulation et du roulage» vor. Es wurde, nochmals in einigen Punkten abgeändert, am 27. Mai 1921 als erster «Code de la Route» in Kraft gesetzt. Die Automobilisten und die Landwirte aber, die vorher dringend eine einheitliche Regelung des Strassenverkehrs verlangt hatten, waren von dieser Lösung durchaus unbefriedigt und machten alle Anstrengungen, bis das neue Dekret schon nach sechs Monaten wieder ausser Kraft gesetzt wurde. Eine Kommission arbeitete sofort einen neuen Entwurf aus, der möglichst allen Anforderungen gerecht zu werden trachtete, ohne aber die Grundzüge des Dekretes vom 27. Mai 1921 zu ändern. Am 31. Dezember 1922 endlich wurde der «Code de la Route» in der Form in Kraft gesetzt, in welcher er heute noch gilt. In der Folge wurden am 28. Juli 1923, am 12. April 1927 und am 27. August 1928 noch drei weitere Beschlüsse bzw. Dekrete erlassen, die einzelne Bestimmungen des Code de la Route abänderten, welche sich in der Praxis nicht bewährt hatten.

Diese drei gesetzgeberischen Erlasse haben Geltung für ganz Frankreich, so dass die Einheitlichkeit der Verkehrsregelung damit erreicht ist. Eine Ausnahme, die aber ohne grosse praktische Bedeutung ist, schafft Art. 62: Die Vorschriften des Code de la Route beeinträchtigen das Recht der Präfekten und Bürgermeister nicht, wenn es die öffentliche Sicherheit und Ordnung

erfordert, im Rahmen ihrer Gewalt strengere Vorschriften zu erlassen als der Code de la Route enthält [1]).

§ 6.

Die gesetzlichen Grundlagen der Haftung nach dem französischen Zivilrecht.

Die gesetzliche Grundlage der Haftpflicht des Automobilisten findet sich in den Art. 1382 ff. C c.

In Frankreich wurde ebenfalls versucht, ein Spezialgesetz für die Automobilhaftpflicht zu schaffen. So arbeitete Colin [2]) im Jahre 1907 für die «Société d'Etudes législatives» einen Bericht über die Verschärfung der Haftpflicht des Automobilisten aus. Eine Kommission dieser Gesellschaft verfasste auf Grund dieser Eingabe einen Gesetzesentwurf. Nach dessen Art. 1 sollte jeder durch einen Unfall entstandene Schaden, der durch ein auf der öffentlichen Strasse verkehrendes Automobil angerichtet wurde, dem Geschädigten oder dessen Vertretern das Recht auf Schadenersatz für den erlittenen materiellen und moralischen Schaden zu Lasten des Eigentümers des schadenstiftenden Automobils geben, ohne dass diesem ein Verschulden nachgewiesen werden müsste. Der Eigentümer des Wagens sollte sich der gänzlichen oder teilweisen Vergütung des Schadens nur durch den Nachweis entziehen können, dass der Unfall oder Schaden durch ein schweres Verschulden des Verunfallten selber entstanden oder doch vergrössert worden sei. Besonders erwähnenswert ist die Idee dieses Entwurfes, wonach von allen Automobileigentümern ein Garantiefonds zu bilden ist, an den sich ein Verunfallter soll halten können, wenn der den Schaden verursachende Automobilist entweder unerkannt entkommt oder aber zahlungsunfähig ist [3]).

---

[1]) Vgl. zu diesen Ausführungen A. Blaisot, Commentaire juridique et pratique du Code de la Route 9 ff.; J. Amblard, Le Code de la Route 13 f.

[2]) Bulletin de la Société d'Etudes législatives 1907/8: Etudes, rapports et discussions sur une proposition de loi relative à la responsabilité en matière d'accidents d'autos.

[3]) Siehe zitiertes «Bulletin» 273 und Martin, De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles 9 ff. Ähnlich für die Schweiz: Gmür, die Haftpflicht der Automobile.

Dieser Entwurf wurde niemals Gesetz. In Frankreich verhält es sich zurzeit gleich wie in der Schweiz: Als Grundlage zur Beurteilung der Haftpflicht des Automobilisten stehen dem Richter einzig die ganz allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätze des Code civil zur Verfügung.

1. Art. 1382 und 1383 C c.

In Frage kommen vor allem die Art. 1382 und 1383 C c:

Art. 1382: Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.

Art. 1383: Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Aus Art. 1382 geht hervor, dass nur jemand, der eine «faute» begangen hat, zivilrechtlich verantwortlich erklärt werden kann, dass also eine «faute» notwendig vorhanden sein muss, um eine Verantwortlichkeit zu begründen. Diese «faute» ist aber nicht etwa identisch mit unserem Begriff «Verschulden», denn sie schliesst nach der allgemein geltenden Ansicht auch die Widerrechtlichkeit in sich, die in keinem der beiden Artikel besonders erwähnt wird. Da das Gesetz nicht weiter ausführt, was unter «faute» zu verstehen ist, so blieb die Auslegung dieses Begriffes der Praxis und der Wissenschaft überlassen. Gewisse Schwierigkeiten bot dabei der Umstand, dass das Wort «faute» wohl in Art. 1382, nicht aber in Art. 1383 erwähnt wird, der nur von «fait», «négligence» und «imprudence» spricht. Die herrschende Meinung fasst Art. 1383 nur als eine Erweiterung des vorhergehenden Artikels auf. Schon äusserlich ist Art. 1383 durch die Wendung «... non seulement..., mais encore ...» so eng mit Art 1382 verbunden, dass er keine selbständige Regel enthalten kann [1]). Wenn es auch an einer Definition der «faute» gebricht, so scheint gerade Art. 1383 einige Hinweise zu enthalten, indem er, statt von «faute», von «fait» und den schwächern Begriffen «négligence» und «imprudence» spricht. Der Ausdruck «fait» ist also nicht etwa in Gegensatz zur «faute» zu setzen, sondern wird von dieser, als weitern Begriff, umfasst. Die «faute» kann in einem «fait» bestehen und in dem Fall Ursache eines «délit» sein. Sie kann aber auch nur eine «négligence» oder eine «imprudence»

[1]) Lalou, La responsabilité civile 35 Nr. 43.

bedeuten und — nach dem Sprachgebrauch der französischen Autoren — zu einem «quasidélit» führen [1]).

Die «faute» setzt sich demnach aus zwei Elementen zusammen: Objektiv bedeutet sie eine Rechtsverletzung, einen Verstoss gegen die Rechtsordnung. Subjektiv enthält sie ein vom Willen des einzelnen abhängiges, zu missbilligendes Verhalten. Derjenige begeht also eine «faute», der weiss oder bei genügender Aufmerksamkeit wissen muss, dass er eine Rechtsnorm oder das Recht eines andern verletzt [2]). Fehlt das eine oder andere der beiden Erfordernisse, so liegt keine «faute» vor. Ist also eine an und für sich widerrechtliche Tat begangen worden, aber in keinem geistig normalen Zustand des Täters, der ihn die Gebote der Rechtsordnung erkennen lässt, so kann nicht von einer «faute» gesprochen werden. Es fehlt die Zurechnungsfähigkeit des Täters. In subjektiver Hinsicht fehlt die Voraussetzung zu einer «faute», mithin fällt in diesem Fall eine zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Täters weg [3]).

Der Anwendung dieser allgemeinen Grundsätze über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit auf Automobilunfälle steht nichts entgegen. Sie bildete denn auch bis vor kurzem ausnahmslos die Regel. Dabei hatte der Kläger folgendes zu beweisen:

1. die Handlung des Automobilisten, die einen Schaden verursachte;
2. die «faute» des Automobilisten, bestehend aus «fait», «négligence» oder «imprudence»;
3. den Schaden;
4. den Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Automobilisten und dem eingetretenen Schaden.

2. Art. 1384 Al. 1 C c.

Die Anwendung der Art. 1382 und 1383 C c führte aber praktisch zu unerfreulichen Ergebnissen. Denn man musste besonders bei den Automobilunfällen die Unzulänglichkeit der gewöhnlichen Beweislage erkennen. Deshalb wurde ein Ausweg ge-

[1]) René Demogue, Traité des obligations en général *3* 367 Nr. 224.

[2]) Martin, De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles 16 und die dort angeführten Definitionen.

[3]) G. Baudry-Lacantinerie *2*, Précis de droit civil 925.

sucht, der es ermöglichte, dem Kläger den schwierigen und oft auch nicht erbringbaren Beweis abzunehmen. Man zog deshalb Art. 1384 Al. 1 i. f. C c herbei, welcher lautet:

On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait .... des choses que l'on a sous sa garde.

a) Bis in die neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts fand diese Bestimmung kaum Beachtung. Die ganze Schadenersatzlehre wurde von der dem klassischen System folgenden «Théorie de la faute» beherrscht: *Nur derjenige kann zivilrechtlich haftbar erklärt werden, durch dessen «faute» ein Schaden entstanden ist.* Auf dieser «faute» fusst aber nicht nur die Haftbarkeit nach Art. 1382 und 1383, sondern auch diejenige nach Art. 1384, 1385 und 1386. Art. 1384 handelt von der Haftbarkeit für Schaden, den Personen oder Sachen stiften, für welchen derjenige, der diese unter seiner «garde» hat, verantwortlich ist. Art. 1385 erklärt den Tierhalter für allen von seinen Tieren verursachten Schaden haftbar, während Art. 1386 die Haftbarkeit des Eigentümers eines «bâtiment» ins Auge fasst. Keiner dieser Artikel widerspricht der «théorie de la faute», sondern alle drei bestätigen sie. Nur nimmt das Gesetz in den Fällen der Art. 1385 und 1386 eine Umkehrung der Beweislast vor, indem es dem Beklagten durch eine «présomption de faute» [1]) den Beweis überbindet, den sonst grundsätzlich der Kläger zu erbringen hat. Das Gesetz schützt durch diese Präsumption den Kläger vor einer Beweisnotlage. Aber auch in diesen Fällen bildet die «faute» die Grundlage für die Haftbarkeit.

Nach dieser Ansicht bestand also ein enger Zusammenhang zwischen dem allgemeinen Prinzip des Art. 1382 und der Haftung nach den Art. 1384 bis 1386. Der allgemeine Grundsatz des Art. 1382, der die ganze Schadenersatzlehre beherrschte, erfuhr also in den Art. 1384 ff. eine Anwendung auf spezielle Fälle.

Was nun Art. 1384 Al. 1 anbelangt, so wurde er ursprünglich dahin ausgelegt, dass er das allgemeine Prinzip der «responsabilité du fait des choses» enthalte, welches in den Artikeln 1385 und 1386 seine nähere Ausführung finde. Selbständig kam diese Bestimmung nicht zur Anwendung. Die Folge davon war, dass deren

[1]) Bettremieux, Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français 9.

Geltungsbereich ein sehr eingeschränkter blieb. Die Umkehrung der Beweislast wurde nur soweit zugelassen, als es sich um einen der in den Art. 1385 und 1386 erwähnten Fälle handelte. Die Gerichte nahmen nur dann eine «responsabilité du gardien de la chose mobilière inanimée» und eine «responsabilité du fait des personnes dont on doit répondre» an, wenn es dem Kläger gelang, gemäss Art. 1382 und 1383 dem Beklagten eine «faute» nachzuweisen. Diese Ansicht vermochte sich in einigen Urteilen bis in die neueste Zeit hinein durchzusetzen [1]).

Vereinzelte Urteile fassten allerdings die Haftbarkeit des «gardien de la chose mobilière» nach Art. 1384 Al. 1 C c vollständig anders auf. Sie verlangten nämlich vom Kläger, dass er dem Beklagten einen «défaut d'entretien» der Sache nachweise und begründeten dies damit, dass das die einzige Möglichkeit sei, vom «gardien de la chose» Schadenersatz für den durch die Sache selbst gestifteten Schaden zu erhalten [2]).

b) Die «Théorie de la faute» vermochte auf die Länge nicht zu befriedigen. Eine neue Auffassung brach sich Bahn, die sogenannte «Théorie de l'abus de droit», welche erklärte, dass jemand zu Schadenersatz verurteilt werden könne, wenn er sein Recht mit der Absicht ausübe, einem andern Schaden zuzufügen, oder so nachlässig ausübe, dass daraus einem Dritten ein Schaden entstehe. Danach besteht die Verantwortlichkeit für einen «abus de droit» neben den Art. 1382 bis 1386 C c und ohne sich auf diese zu stützen [3]).

c) Viel wichtiger für die Auslegung des Art. 1384 Al. 1 C c war nun aber die zur selben Zeit auftauchende «Théorie de la responsabilité objective». Sie richtete sich gegen die «Théorie de la faute» und rief eine grosse Umwälzung in der Auslegung des Art. 1384 Al. 1 hervor. Die Gerichte selber waren dieser Theorie günstig gesinnt und entwickelten sie weiter. Sie erkannten, dass

---

[1]) Cass civ 19. Juli 1870, DP 1870 *1* 363; Douai, 16. Dezember 1896, DP 1900 *5* 586; Liége, 5. November 1898, DP 1900 *2* 289; Liége, 12. November 1898, DP 1900 *2* 189; Nancy, 9. Juni 1905, DP 1906 *5* 7; Gand, 13. April 1910, Sirey 1911 *4* 12; Bordeaux, 27. Februar 1922, Gaz Pal 1922 *1* 7.

[2]) Paris, 19. Mai 1893, DP 1897 *1* 433; Douai, 28. Juli 1896, DP 1897 *2* 349; Paris, 11. März 1904, DP 1904 *2* 257; Paris, 10. Dezember 1921, Gaz Pal 1922 *1* 70.

[3]) Cass civ 5. Februar 1894, DP 1896 *1* 241; Porcherot, L'abus de droit.

bei der zunehmenden Mechanisierung der Betriebe und der sich deshalb mehrenden Schadenersatzprozesse der Arbeiter gegen ihre Dienstherren die «Théorie de la faute» in ihren praktischen Auswirkungen durchaus unzulänglich war. In zahlreichen Fällen mussten Klagen abgewiesen werden, wo es den verunfallten Arbeitern misslang, ihren Dienstherren eine «faute» nachzuweisen. Es ergab sich daraus eine grosse Divergenz zwischen Rechtsprechung und Rechtsgefühl, die gestützt auf den Code civil unlösbar erschien. Der «Conseil d'Etat» fand jedoch am 21. Juni 1895 eine Lösung, die vollauf befriedigte [1]). Durch Umkehrung der Beweislast kam er dazu, zu erklären, dass der Dienstherr grundsätzlich für alle in seinem Betriebe vorkommenden Unfälle haftbar sei. Die «Cour de Cassation» schloss sich ohne Zögern dieser Auffassung an [2]), wodurch der neuen Theorie, genannt «Théorie de la responsabilité objective», die Wege geebnet waren. Zahlreiche Stimmen erhoben sich für und wieder diese Rechtsprechung. Es fehlte nicht an solchen, die die beiden Entscheide als Gesetzesverletzung betrachteten. Der richtige Weg war aber gefunden. Die Bestimmungen der Art. 1382 ff. wurden erneut geprüft, und die Anwendung dieser Theorie erschien auch für andere Fälle als wünschenswert. Besonders Saleilles [3]) setzte sich für die neue Auffassung ein. Nach seiner Ansicht ist es möglich, die «faute» als Grundlage der zivilrechtlichen Haftung beizubehalten, indem dieser Begriff wesentlich weiter gefasst wird. Er teilt die verschiedenen Grade der «faute» ein in «faute intentionnelle», «imprudence» und «fait constitutif de risques» [4]). Er kommt zum Schluss, dass es der Billigkeit entspreche, wenn derjenige, der in irgendeiner Weise eine Gefahr für andere schaffe, auch für den Schaden hafte, den andere dadurch erleiden. Josserand lenkte als erster die Aufmerksamkeit auf den Art. 1384 Al. 1 i. f. C c hin [5]). Er sieht in dieser Bestimmung ein ganz allgemeines Verantwortlichkeitsprinzip, welches in den Art. 1385 und 1386 speziell auf den von Tieren oder Bauwerken angerichteten Schaden an-

[1]) DP 1896 *3* 65.
[2]) Cass civ 16. Juni 1896, DP 1897 *1* 433.
[3]) Les accidents du travail et la responsabilité civile, 1897.
[4]) Op. cit. 54.
[5]) De la responsabilité du fait des choses inanimées, 1897.

gewendet wird. Der allgemeine Gedanke, der hier zugrunde liegt, soll aber ebenso allgemeine Anwendung finden können, also auch auf alle Schäden, welche von Sachen überhaupt gestiftet werden, die jemand in seiner Obhut hat. Art. 1384 spricht nicht von einer «faute», die der Geschädigte zu beweisen hat, um Schadenersatz zu erhalten. Die Anwendung der Regel des Art. 1382 muss deshalb hier versagen. Den «gardien de la chose» trifft die volle Verantwortlichkeit, wenn der Geschädigte den Kausalzusammenhang zwischen der Sache und dem erlittenen Schaden beweisen kann. Josserand weist deshalb darauf hin, dass in den Art. 1382 ff. C c die «faute» nicht einzige Grundlage zivilrechtlicher Verantwortlichkeit bilde, wie bisher fälschlicherweise angenommen wurde, denn sonst erschiene die Umkehrung der Beweislast und die Präsumption der «faute» in Art. 1384 Al. 1 i. f. als gezwungen. Diese Bestimmung betrifft nach dieser Ansicht jede Tätigkeit, sobald diese sich durch den eine Gefahr in sich schliessenden Gebrauch einer Sache äussert. Einzig höhere Gewalt oder eine «faute» des Geschädigten selber rechtfertigen es daher, eine auf Art. 1384 gegründete Klage abzuweisen. Hierin deckt sich die Theorie Josserands mit derjenigen Saleilles. Beide Auffassungen zeigen, dass die «faute» nicht die ausschliessliche Grundlage der Haftbarkeit bildet.

Wie stellte sich nun die Rechtsprechung zu diesen neuen Ideen? Am 16. Juni 1896 hatte die Cour de Cassation einen Fall zu entscheiden, wo eine Röhre der Dampfmaschine eines Schleppdampfers explodiert und der Maschinist von dem ausströmenden Dampf tödlich verletzt worden war. Der Eigentümer wurde gestützt auf folgende Erwägungen zu Schadenersatz an die Hinterbliebenen des Verunfallten verurteilt [1]):

Es steht fest, dass die Explosion der Dampfmaschine, wodurch T. tödlich verunglückte, auf einen Konstruktionsfehler zurückzuführen ist. Durch diese Tatsache wird gemäss Art. 1384 C c die Verantwortlichkeit des Eigentümers des Schleppdampfers dem Opfer des Unfalles gegenüber begründet. Der Beklagte kann sich nicht darauf stützen, dass der Unfall auf höhere Gewalt oder ein Verschulden des Heizers selber zurückzuführen sei, ebensowenig kann er sich darauf berufen, die Ursache des Unfalles sei nicht abgeklärt.

Dieser Entscheid kann aber noch nicht so ausgelegt werden, dass die Cour de Cassation die Anwendung der «Théorie de la

[1]) DP 1897 1 433.

responsabilité objective» auf Art. 1384 Al. 1 C c vorbehaltslos billigte. Es fragt sich, ob die Cour diesen Fall nicht eher in Anlehnung an Art. 1386 entschieden hat, da sie ihr Urteil auf einen Konstruktionsfehler stützt.

Einen weitern Schritt machten verschiedene Gerichte, indem sie erklärten, dass derjenige, der eine Dreschmaschine benutzt, haftbar wird, wenn die Maschine die Ernte anzündet [1]). Sie begründen diese Verantwortlichkeit nicht mit Art. 1382, sondern stützen sich auf Art. 1384 Al. 1 C c. Aber auch diese Entscheide stellen noch keine eigentliche Anwendung der «Théorie de la responsabilité objective» dar, denn sie verurteilen den Beklagten grundsätzlich wegen einer begangenen «faute» und statuieren lediglich eine Umkehrung der Beweislast. Erst am 12. Juli 1905 sprach sich die Cour de Chambéry als erster Gerichtshof zugunsten dieser Theorie aus [2]):

> Die Haftbarkeit nach Art. 1384 Al. 1 ist nicht dem subjektiven Gedanken der «faute» unterworfen, sondern dem objektiven des Schadens. .... Wer eine Sache innehat, aus welcher Nutzen gezogen wird, der muss auf Grund einer gerechten Gegenseitigkeit auch die diesem Vorteil entsprechenden Nachteile tragen.

Ähnliche Entscheide wurden nun ganz allgemein von den französischen Gerichten gefällt [3]). Die neue Theorie bewährte sich. Mit der Zeit gelangten die Gerichte jedoch dazu, sich nur noch wenig um die Begründung der «responsabilité de plein droit du fait des choses» zu kümmern. Der Gedanke, dass schon die «garde» einer Sache haftbar machen könne, trat zurück und machte der «présomption de faute» Platz. Das Resultat blieb aber genau dasselbe [4]).

Auch die Cour de Cassation bekannte sich, wenn auch langsamer als die untern Instanzen und nachdem ihr Entscheid aus dem Jahre 1896 [5]) lange Zeit vereinzelt geblieben war, zu der neuen

---

[1]) Dijon, 26. Dezember 1895, Gaz Pal 1896 157; Trib de Bourges, 7. Februar 1895; Agen, 17. März 1897; Trib Mayenne, 2. März 1899; DP 1900 *2* 289 mit Nota von Josserand.

[2]) DP 1905 *2* 417.

[3]) Bourges, 15. Januar 1906, Trib civ Lanniou, 5. Dezember 1906, beide DP 1906 *2* 243; Lyon, 18. Januar 1907, DP 1909 *2* 245.

[4]) Besançon, 15. Dezember 1909, Sirey 1910 *2* 174; Toulouse, 9. Februar 1910, Sirey 1910 *2* 275; Bordeaux, 14. März 1911, Sirey 1913 *2* 257; Paris, 4. Dezember 1912, DP 1913 *2* 80.

[5]) Vgl. oben 65 Anm. 1.

Auffassung [1]). Am 19. Januar 1914 fällte die Chambre des Requêtes einen Entscheid, in welchem sie einen Wirt haftbar erklärte, weil eine Syphonflasche explodiert war und einen seiner Gäste verletzt hatte [2]). Die Ursache der Explosion konnte nicht ausfindig gemacht werden. Obschon die Cour de Cassation sich in keinem einzigen Entscheide über die rechtliche Natur dieser Haftbarkeit äussert und nur von einer «présomption de faute» spricht, so muss doch angenommen werden, dass ihre neue Rechtsprechung von der «Théorie de la responsabilité objective» stark beeinflusst ist.

d) Diese Umstellung in der Rechtsprechung hatte zur Folge, dass Fragen, die bisher keine Rolle gespielt hatten, neu auftauchten. So erforderte die vollständig neue Art der Beweisführung eine genaue Festlegung durch die Gerichte. Darüber sei folgendes erwähnt:

Die «présomption de faute» des Art. 1384 Al. 1 C c kann nur durch den Nachweis eines Zufalles, höherer Gewalt oder einer Ursache, die dem Bewahrer der Sache nicht angerechnet werden darf, zerstört werden. Es genügt nicht, wenn der letztere beweist, dass er keine «faute» begangen hat, oder dass die Ursache des Schadens nicht ermittelt werden kann [3]).

Auch hier spricht die Cour de Cassation ausdrücklich von einer «présomption de faute», obschon von einer «faute» kaum mehr die Rede sein kann, da das Fehlen einer «faute» eben nicht genügt, um von der Verantwortlichkeit loszukommen. Die Gerichte anerkennen aber ausdrücklich, dass die Vermutung des Art. 1384 Al. 1 durch den Beweis des Beklagten widerlegt werden könne, dass das Opfer des Unglückes allein den Unfall verschuldet habe [4]).

---

[1]) Cass req 30. März 1897, Sirey 1898 *1* 65; Cass civ 3. Juni 1904, Sirey 1905 *1* 189; Cass civ 31. Juli 1905, DP 1905 *1* 532; Cass req 22. Januar 1908, DP 1908 *1* 217; Cass req 25. März 1908, DP 1909 *1* 73; Cass civ 29. April 1913, DP 1913 *1* 427; Cass civ 15. Juli 1913, Gaz Pal 1913 *2* 185.

[2]) Sirey 1914 *1* 128.

[3]) Cass civ 16. November 1920, DP 1920 *1* 169; ähnlich Cass req 21. Januar 1919, Cass req 28. Juni 1920, Cass req 15. März 1921, alle in DP 1922 *1* 25; Cass civ 29. Juli 1924, DP 1925 *1* 5; Paris, 18. Oktober 1924, Riom, 19. November 1924, Douai, 16. Dezember 1924, Poitiers, 18. Februar 1925, alle in DP 1925 *2* 41; Cass req 12. Januar 1927, DP 1927 *1* 145; Cass civ 21. Februar 1927, DP 1927 *1* 97.

[4]) Cass req 22. Januar 1908, DP 1908 *1* 217; vgl. auch Trib civ Lectoure, 10. April 1925, DP 1925 *2* 105; Cass civ 19. März 1929; Gaz Trib 5. Mai 1929.

Eine weitere Entlastungsmöglichkeit ist dem Beklagten dann gegeben, wenn er dartun kann, dass er in dem Augenblick, als eine Sache Schaden stiftete, nicht deren «gardien» war [1]).

Ferner war die Frage abzuklären, was unter «chose» im Sinne des Art. 1384 Al. 1 C c zu verstehen sei. Dieser Begriff umfasst alle leblosen beweglichen Objekte, wie Maschinen, Werkzeuge und verschiedene Stoffe, die in irgendeiner Hinsicht gefährlich sein können. Überdies müssen diese Objekte dazu geeignet sein, in der Obhut eines Menschen zu stehen [2]).

e) Es bleibt nun noch zu untersuchen, inwieweit Art. 1384 Al. 1 C c bei der Beurteilung von Automobilunfällen zur Anwendung kommt.

Trotzdem die Gerichte nach einer jahrelangen Entwicklung zu einer völlig neuen Anwendung des Art. 1384 Al. 1 kamen, so scheuten sie anfänglich doch davor zurück, auch die Automobilunfälle unter diesen Artikel zu subsumieren. Sie gingen ursprünglich von der Ansicht aus, dass das Automobil normalerweise nicht zu den Sachen gerechnet werden dürfe, deren Gebrauch eine besondere Gefahr in sich schliesse. Demnach konnte Art. 1384 Al. 1 C c in der Form, wie sie die Praxis ausgebildet hatte, nicht auf Automobilunfälle angewendet werden. Die Gerichtshöfe verlangten deshalb ohne Ausnahme, dass der Kläger dem beklagten Automobilisten eine «faute» gemäss Art. 1382 nachweisen müsse, um Schadenersatz erhalten zu können. Diese «faute» kann eine «faute personnelle par inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements» umfassen [3]). Am wichtigsten ist der Fall, wo dem fehlbaren Automobilisten die Nichtbeachtung einer Reglementsvorschrift nachgewiesen werden kann [4]).

---

[1]) Paris, 4. Dezember 1912, DP 1913 *2* 80; Cass req 19. Januar 1914, DP 1914 *1* 303.

[2]) Vgl. Gardenat et Salmon-Ricci, De la responsabilité civile 468 Nr. 282 und die dort angeführten Urteile.

[3]) Rouen, 2. April 1898, DP 1899 *2* 295.

[4]) Trib civ Dieppe, 27. Dezember 1897, Gaz Pal 1898 *1* 107; Trib civ Seine, 16. Februar 1898, Gaz Pal 1898 *1* 392; Poitiers, 8. August 1902, DP 1903 *2* 212; Grenoble, 18. November 1905, DP 1905 *2* 479; Paris, 1. Februar 1906, Mon jud Lyon, 14. April 1906; Trib civ Reims, 8. August 1907, Mon jud Lyon, 2. September 1907; Orléans, 25. Februar 1909, DP 1911 *2* 307; Bordeaux, 26. Oktober 1909 und 23. März 1910, DP 1912

Einzelne Gerichte gingen, in Verkennung der gefährlichen Eigenschaften des Automobils, in ihrer Auffassung so weit, dass sie sogar Unfälle, deren Ursache unzweifelhaft auf das Automobil selber zurückzuführen war, nach den Grundsätzen der Art. 1382 und 1383 C c beurteilten. So entschied beispielsweise die Cour de Paris am 24. Mai 1912 [1]), dass ein Unfall, der tatsächlich infolge Platzens eines Pneus entstanden war, durch die zu grosse Geschwindigkeit verursacht worden sei, und verurteilte den Führer auf Grund von Art. 1383 C c zu Schadenersatz, ohne überhaupt die Frage der Anwendbarkeit des Art. 1384 Al. 1 C c zu prüfen.

Allerdings entwickelte sich neben dieser Praxis noch eine andere Rechtsprechung der Gerichte. Wenn nämlich der Unfall nicht auf ein fehlerhaftes Verhalten des Führers zurückzuführen war, sondern auf eine Eigenschaft des Automobils selber, so nahmen gewisse Gerichte [2]) von jeher an, dass dann Art. 1384 Al. 1 C c Anwendung finden müsse, und zwar im Sinne der oben dargelegten herrschenden Ansicht [3]). Die «Chambre de Requêtes» schützte diese Auffassung ausdrücklich in einem Entscheid vom 22. März 1911 [4]). Da die meisten Unglücksfälle aber unter dem Einfluss des Führers des Wagens entstehen, so kam dieser Rechtsprechung keine grosse Bedeutung zu, und das Anwendungsgebiet des Art. 1384 Al. 1 C c war infolgedessen sehr beschränkt. Da tat die Cour de Paris einen kühnen Schritt vorwärts, indem sie am 7. April 1922 erklärte, dass ein Führer gemäss Art. 1384 Al. 1 haftet, wenn das von ihm geführte Automobil infolge Steuerbruches einen Schaden stiftet [5]). Zum erstenmal kam somit Art. 1384 Al. 1 auch für einen Fall zur Anwendung, wo sich das Automobil unter menschlicher Führung befand. Immerhin handelte es sich auch hier eher um ein «fait de la chose» als um ein

---

2 255; Cass civ 22. März 1911, Gaz Pal 1911 *1* 427; Bourges, 10. Juni 1914, Gaz Trib 19. März 1919; Paris, 15. Februar 1918, DP 1918 *2* 7; Trib civ Nice, 16. Februar 1920, Gaz Pal 1920 *1* 584; Grenoble, 15. November 1921, Gaz Pal 1922 *1* 499; Trib civ Nantes, 30. Januar 1923, Rec pér 1923 194.

[1]) Droit, 12. Juni 1912; ähnlich Riom, 19. November 1924, DP 1925 *2* 41.

[2]) Dijon, 22. Januar 1907, Bordeaux, 26. Oktober 1909, 23. März und 17. Juli 1910, alle in Sirey 1914 *1* 214.

[3]) Vgl. oben 61 ff.

[4]) DP 1911 *1* 356.

[5]) Gaz Pal 1922 *2* 128; ähnlich, aber weniger bestimmt: Lyon, 27. Oktober 1921, Rec pér 1922 172; St-Etienne, 28. Juli 1921, Rec pér 1923 33.

«fait de l'homme». Einen letzten bedeutsamen Vorstoss wagte die Cour de Lyon am 14. Oktober 1922 und brachte die von der Praxis ausgebildete «Théorie de la responsabilité objective» ganz allgemein auch auf ein von einem Menschen geführtes Automobil zur Anwendung [1]):

A. muss für die Folgen des Unfalles gemäss Art. 1384 Al. 1 C c verantwortlich erklärt werden, da dieser Artikel zu Lasten des Eigentümers einer Sache eine allgemeine und absolute «présomption de faute» schafft.

Dieser Entscheid fällt auf, da von einem Eigentümer der Sache gesprochen wird, während Art. 1384 Al. 1 nur von einem Bewahrer der Sache handelt. Wie die spätere Entwicklung zeigt, handelt es sich hier nur um eine unklare Ausdrucksweise, der keine Bedeutung zuzumessen ist.

Noch klarer bekannte sich das Tribunal civil d'Aix am 20. Dezember 1923 zur neuen Auffassung [2]):

Die «Présomption de faute» des Art. 1384 Al. 1 C c ist allgemein und absolut. Sie weicht nur dem Beweis, dass der Unfall durch Zufall, höhere Gewalt oder die «faute» des Verletzten selber entstanden ist .... In das Gesetz dürfen keine Unterscheidungen eingefügt werden, die der Text nicht enthält. Deshalb darf nicht unterschieden werden, ob der in Obhut eines Menschen stehende Gegenstand von diesem angetrieben wird oder nicht.

Dieser Entscheid bedeutet den Abschluss der ganzen Entwicklung, welche Art. 1384 Al. 1 C c in seiner Anwendung zu machen hatte. Das Gericht spricht allerdings noch von einer «Présomption de faute», sagt aber im gleichen Satz, dass diese absolut und allgemein sei. Die Cour de Cassation beseitigte schliesslich die letzten Zweifel und erklärte, dass Art. 1384 Al. 1 C c auf alle Automobilunfälle Anwendung finden könne. Dieser historische Entscheid vom 29. Juli 1924 [3]) ging von folgenden Tatsachen aus:

Am 11. Juli 1918 fuhr ein gewisser Saverne, der sich im Urlaub vom Militärdienst befand, mit einem der «Compagnie des Voitures l'Abeille» gehörenden Lastwagen infolge einer Verkehrsstockung auf ein Trottoir, rannte in ein Schaufenster und verletzte die im Laden beschäftigte Frau Bessières schwer. Das Kriegsgericht

---

[1]) Rec pér 1923 33; im gleichen Sinne: Lyon, 24. März 1923, Rec pér 1923 299.

[2]) Rec pér 1924 227.

[3]) DP 1925 1 5; Gaz Pal 3. Oktober 1924; Gaz Trib 23. Oktober 1924.

sprach Saverne von dem Delikte der fahrlässigen Körperverletzung frei. Die Eheleute Bessières belangten darauf die «Compagnie des Voitures l'Abeille» vor der Cour de Paris auf Schadenersatz, indem sie geltend machten, die Gesellschaft hätte Saverne den Wagen nicht anvertrauen dürfen, und zudem sei der Wagen in schlechtem Zustande gewesen. Dem Führer Saverne wurde dabei kein Vorwurf gemacht. Das Gericht entschied, dass Saverne, der im Besitze einer Fahrbewilligung war, durchaus berechtigt gewesen sei, den Wagen zu führen. Über den zweiten Punkt der Klage ergab eine Expertise, dass der Unfall nicht auf den schlechten Zustand des Wagens zurückzuführen sei. Die Kläger wurden deshalb abgewiesen. Sie zogen den Entscheid an die Cour de Cassation weiter. Diese erklärte die Nichtigkeit desselben, da Art. 1384 Al. 1 C c, der hier Anwendung finden müsse, verletzt worden sei.

Dieses Urteil der Cour de Cassation erregte grosses Aufsehen, da die bisherigen Entscheide der untern Instanzen, die sich bereits für die Anwendung von Art. 1384 Al. 1 C c auf Automobilunfälle ausgesprochen hatten, ziemlich unbeachtet geblieben waren und die grosse Anzahl der Gerichte immer noch der alten Ansicht, dass die Art. 1382 und 1383 allein anwendbar seien, huldigte. Glaubten die einen Kommentare, dass das Urteil der Cour de Cassation eine vollständige Umwälzung in der Automobilhaftpflicht hervorrufen werde, so wollten die andern, sowie auch verschiedene Gerichte, darin gar keine Neuerung erblicken. Denn, so argumentierten die letztern, die der Cour de Cassation unterbreitete Frage lautete: Kann sich derjenige, auf welchem die Verschuldenspräsumption des Art. 1384 Al. 1 lastet, davon befreien, indem er beweist, keinen Fehler begangen zu haben? Diese Frage wird von der Cour verneint und dadurch nur die früher in solchen Fällen von ihr angewendete Formel aufs neue bestätigt. Sie hat aber damit nicht entschieden, dass der Automobilist auf alle Fälle für einen von ihm verursachten Schaden hafte, wenn er nicht beweisen könne, dass der Unfall durch Zufall, höhere Gewalt oder eine «faute» des Verunfallten entstanden sei [1]).

[1]) Nota von Savatier in DP 1925 1 5; Chevalier, La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente 44; Nota in Gaz Trib 23. Oktober 1924; Trib civ Bordeaux, 9. Dezember 1924, DH 8. Januar 1925; Nîmes, 9. Januar 1925, DH 26. Februar 1925; Trib civ Narbonne, DH 15. Oktober 1925.

Es ist jedoch nicht zu verkennen, dass dieser Entscheid in unzweideutiger Weise dem Art. 1384 Al. 1 ein neues Anwendungsgebiet eröffnet und den Abschluss einer sich durch drei Jahrzehnte hin entwickelnden Interpretation desselben bedeutet. Die «Théorie de la responsabilité objective» hatte damit über die klassische der «faute» gesiegt. Dieses Urteil muss im Zusammenhang mit der stets sich weiter entwickelnden Auslegung von Art. 1384 Al. 1 betrachtet werden. Da der Automobilunfall nur den äussern Anlass zu diesem Entscheid bildete, so kann sich diese Auffassung der Cour de Cassation ebensogut in andern Anwendungsfällen äussern und nicht nur auf dem Gebiete der Automobilhaftpflicht.

Am 21. Februar 1927 [1]) bestätigte die Cour de Cassation ihre Auffassung neuerdings in sehr bestimmter Weise. Danach sollte Art. 1384 Al. 1 C c anwendbar sein ohne die Unterscheidung, ob die schadenstiftende Sache von einem Menschen angetrieben worden sei oder nicht (était ou non actionnée par la main de l'homme). Ausschlaggebend soll der Umstand sein, dass die Sache notwendigerweise einer Obhut bedürfe, um für andere Menschen nicht eine Gefahr zu bilden. Dies gilt, wie die Cour ausdrücklich betont, besonders für den Fall, wo ein von Menschenhand gesteuertes Automobil einen Schaden anrichtet. Der oberste Gerichtshof geht hier sogar über die «Théorie de la responsabilité objective» hinaus. Er anerkennt in diesem Urteil speziell für Automobilunfälle die «Théorie du risque», wonach als Voraussetzung für die Haftbarkeit an Stelle der «faute» des Führers die *Gefahr*, die einer Sache innewohnt, tritt [2]). Diese Ansicht hat sich noch nicht überall durchgesetzt. In scharfem Gegensatz dazu erklärt beispielsweise die Cour de Lyon immer noch, dass Art. 1384 Al. 1 C c nur zur Anwendung kommen dürfe, wenn ein Mangel des Automobils den Unfall verursacht habe. Wenn dagegen das

---

[1]) Gaz Pal 27. Februar 1927.

[2]) Vgl. dazu Martin, De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles; Chevalier, La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente; Gardenat et Salmon-Ricci, De la responsabilité civile 651 ff.; Lalou, La responsabilité civile 312 ff.; Dupont, De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles 36; Charier, De la responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accidents 13 ff.; Courtois, Les autos écraseurs et l'art. 1384 du Code civil in Gaz jud et com de Lyon 1922 590 und 598.

Verhalten des Führers den Unfall beeinflusst oder herbeigeführt habe, so sei nur Art. 1382 C c anwendbar [1]).

Trotzdem heute die Frage der Automobilhaftpflicht in Frankreich noch nicht endgültig abgeklärt ist, darf doch die Ansicht der Cour de Cassation als die herrschende betrachtet werden; dies um so mehr, als am 13. Februar 1930 die «Cour de Cassation de toutes chambres réunies» ein Urteil fällte, wonach Art. 1384 Al. 1 C c auf alle Automobilunfälle Anwendung finden soll, unabhängig davon, ob der Unfall auf das Verhalten des Führers oder auf einen Fehler des Automobils zurückzuführen sei. Dieser Plenarentscheid ist für die unteren Gerichte verbindlich, so dass sie sich in Zukunft fügen müssen [2]).

Mag man die Rechtsprechung des obersten französischen Gerichtshofes kritisieren, mag man ihr vorwerfen, dem System des Code civil Zwang angetan zu haben, so bleibt der Cour de Cassation doch das Verdienst, die Rechtsprechung, besonders hinsichtlich der Automobilhaftpflicht, dem praktischen Leben mit seinen durch die Technik vermehrten Gefahren angepasst zu haben [3]).

§ 7.

Typische Tatbestände von Automobilunfällen nach der Rechtsprechung der Cour de Cassation und der übrigen Gerichte.

1. Die Nichtbeachtung der Verkehrsgrundsätze des Code de la Route als Haftungsgrund für den Automobilisten.

a) Übermässige Geschwindigkeit.

Der Code de la Route kennt keine zahlenmässige Beschränkung der Geschwindigkeit. Dafür gibt aber Art. 31 verschiedene Anweisungen, in welchen Fällen die Geschwindigkeit herab-

[1]) Lyon, 7. Juli 1927, Sem jur 1927 990.

[2]) «Journal de Genève», 7. März 1930 Nr. 65.

[3]) Vgl. dazu allgemein: Arnette, De la responsabilité du propriétaire de véhicules; Aubin, L'automobile devant les chambres et devant l'opinion; Bartholomot, De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles; Besson, La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses; Coulon, De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles; Dortu,

zusetzen sei [1]). Der Richter muss infolgedessen von Fall zu Fall entscheiden, ob die Geschwindigkeit des schadenstiftenden Automobils unter den gegebenen Umständen übersetzt war oder nicht. Immerhin haben die Bürgermeister einzelner Ortschaften von dem ihnen in Art. 62 des Code de la Route eingeräumten Rechte [2]) Gebrauch gemacht und die Geschwindigkeit beim Durchfahren der Ortschaft an ein bestimmtes Maximum geknüpft. Solche Beschränkungen haben auch dann für Ortsfremde Gültigkeit, wenn sie wie die gewöhnlichen Polizeireglemente angeschlagen und publiziert wurden [3]). Wenn sich ein Unfall ereignet, der nachgewiesenermassen auf eine Überschreitung einer solchen Höchstgeschwindigkeit zurückzuführen ist, so haftet der Automobilist für die Folgen [4]). Abgesehen von dieser Ausnahme kann der Richter aber keine Bestimmung heranziehen für die Frage, ob die Geschwindigkeit im konkreten Falle zu rasch gewesen sei.

Allgemein wird angenommen, dass der Automobilist jedesmal seine Geschwindigkeit wesentlich herabsetzen oder sogar anhalten muss, wenn die Gefahr eines möglichen Unfalles besteht [5]). Spezielle Vorsicht in bezug auf die Geschwindigkeit ist auch beim Kreuzen und Vorfahren anzuwenden [1]). Hier muss der Automobilist stets damit rechnen, dass durch dieses Manöver andere Strassenbenützer gefährdet werden [6]).

Wenn der Automobilist seine Fahrtrichtung ändern will, hat er seine Geschwindigkeit wesentlich herabzusetzen. Hier wird es dem Führer zum Verschulden angerechnet, wenn er nicht

---

De la circulation des automobiles; Dupuich, L'accident d'automobile et la loi, les accidents d'automobiles; Fairé, Les transformations des principes de la responsabilité en droit public et privé; Haber, L'automobile devant la loi; Imbrecq, L'automobile devant la justice; Visse, De la responsabilité du fait des choses.

[1]) Vgl. Anhang 176.

[2]) Vgl. Anhang 178.

[3]) Cass crim 11. März 1927, DH 1927 207; dagegen: Trib simple police Sotteville-les-Rouen, 25. Juli 1907, DP 1908 5 32.

[4]) Cour de Rennes, 15. Februar 1928, nicht publiziertes Urteil.

[5]) Caen, 28. Juli 1926, Gaz Pal 28./29. November 1926; Trib com Lyon, 19. Juli 1926, Gaz com Lyon, 19. Januar 1927; Cons Préf Seine, Gaz Pal 14. März 1927.

[6]) Trib civ Mélun, Gaz Pal 25. Januar 1928; Trib civ Bayonne, 16. Oktober 1923, Gaz Trib 7. März 1924.

so langsam fährt, dass er sein Automobil augenblicklich vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis anhalten kann [1]).

Ähnlich wird das Verhalten eines Automobilisten beurteilt, der an einer Strassenkreuzung zu rasch fährt:

Der Führer, welcher sein rasches Tempo nicht herabsetzt, wenn er an einer Strassenkreuzung vorbeifährt, verstösst gegen Art. 31 des Code de la Route [2]) und muss deshalb für die Folgen eines Zusammenstosses mit einem Motorradfahrer, der in der gleichen Richtung fuhr und die Strasse kreuzte, um in eine nach dem Dorf führende Strasse einzubiegen, verantwortlich erklärt werden [3]).

Wenn ein Fussgänger Angst oder Verwirrung zeigt, so ist es Pflicht des Automobilisten, seine Geschwindigkeit so weit herabzusetzen, dass er ohne Gefahr für den Fussgänger an diesem vorbeifahren und nötigenfalls augenblicklich anhalten kann [4]).

Ein Urteil des «Tribunal de simple Police» von Lourdes vom 3. Februar 1923 [5]) umschreibt die Pflicht des Richters, Art. 31 des Code de la Route auszulegen, folgendermassen:

Die Verpflichtung, die dem Automobilführer obliegt, seine Geschwindigkeit zu beherrschen, wurde vom Gesetzgeber nicht näher umschrieben. Der Richter hat deshalb hier die Grenzen zu ziehen nach den wahrscheinlichen Absichten des Verfassers des Code de la Route und je nach den Umständen des einzelnen Falles nachzuforschen, ob diesen Bestimmungen nachgelebt wurde oder nicht.

Es fällt auch in die Kompetenz des Richters, festzustellen, ob ein Automobil mit zu grosser Geschwindigkeit fuhr und ob dessen Führer der Vorschrift nachlebte, langsam zu fahren oder anzuhalten, wenn es die Umstände erfordern. Der Richter darf sich hierfür nicht nur auf Zeugenaussagen stützen, sondern auch auf die Folgen des Unfalles und auf die daraus gezogenen Schlüsse.

Seit dem Inkrafttreten des Code de la Route sind Urteile, in welchen untersucht wird, ob die Geschwindigkeit des schadenstiftenden Automobils übersetzt war, bedeutend seltener geworden als früher, wo nach dem Dekret von 1899 [6]) ausserorts eine Geschwindigkeit von 30 km und innerorts eine solche von 20 km in der Stunde als Maximum vorgeschrieben war [7]).

---

[1]) Trib civ Toulouse, 17. Januar 1906; La Loi, 21. Mai 1906.
[2]) Vgl. Anhang 176.
[3]) Montpellier, 18. Januar 1924, Gaz Trib 21. August 1924.
[4]) Trib civ Toulouse, 27. Juni 1904, Gaz Trib Midi 16. Oktober 1904.
[5]) In Bulletin Déc. J. Paix 1924 233.
[6]) Vgl. oben 57.
[7]) Vgl. Gardenat und Salmon-Ricci, De la responsabilité civile 658 Nr. 37 und die dort zitierten ältern Urteile.

b) Die Nichtbeachtung der Regeln über das Rechtsfahren, Rechtsausweichen und Linksvorfahren.

1. Rechtsfahren.

Art. 7 des Code de la Route [1]) verlangt, dass alle Fahrzeugführer stets die rechte Strassenseite oder die Mitte der Strasse innehalten. Die linke Strassenseite darf nur benützt werden, wenn ein anderes Fahrzeug überholt werden soll, wenn sie zum Wenden eines Wagens notwendig ist, oder wenn durch das Linksfahren ein Unfall verhütet werden kann [2]). Die Vorschrift des Art. 7 hat unbedingte Geltung und genügt allein, um einen Automobilisten, der auf der linken Strassenseite einen Unfall verursacht, verantwortlich zu machen [3]).

Der Code de la Route gestattet ausdrücklich, die Strassenmitte zu benützen, aber nur wenn sie frei ist [4]). Dagegen entbindet der Umstand, dass in einer Strasse der Verkehr nur in einer Richtung erlaubt ist, nicht von der Pflicht, die rechte Seite innezuhalten [5]), wenn dort dem Wagenlenker kein Hindernis im Wege steht:

Der Automobilist, welcher in einer Entfernung von 1,5 m vom linken Fussteig in einer solchen Strasse ein anderes, aus einer Garage fahrendes Automobil anfährt, ist infolgedessen für den Unfall verantwortlich. Im vorliegenden Fall hinderte den fehlbaren Automobilisten nichts, auf der rechten Strassenseite zu fahren.

Eine ausdrückliche Bestimmung, wie sie das schweizerische Recht kennt, Rechtskurven möglichst kurz und Linkskurven weit zu nehmen, fehlt im französischen Recht [6]). Es begnügt sich mit der Festsetzung der allgemeinen Pflicht, dass in bezug auf die Fahrtrichtung die linke Strassenseite stets frei bleiben soll.

2. Unrichtiges Verhalten beim Vorfahren und Ausweichen.

Vorfahren und Ausweichen sind im Code de la Route viel ausführlicher geregelt [1]) als in den meisten schweizerischen Verkehrs-

[1]) Vgl. Anhang 171.

[2]) Trib civ Rennes, 15. Januar 1926; La Loi, 30. März 1926.

[3]) Trib civ Bordeaux, 1. Juni 1909, DP 1911 5 20; Bourges, 10. Juni 1914, Gaz Trib 19. März 1915; Trib com Nantes, 8. März 1919, Rec Nantes 1919 1 1881.

[4]) Trib com Marseille, Rec Marseille 1920 1 249.

[5]) Trib com de la Seine, 29. August 1928, Gaz Pal 29. Januar 1929; dagegen: Trib civ de Montluçon, 22. Februar 1929, Gaz Pal 5. März 1929.

[6]) Blaisot, Commentaire juridique et pratique du Code de la Route 29, bezeichnet dies als eine bedauerliche Lücke des Gesetzes. Vgl. Anhang 171.

ordnungen, doch führt die französische Regelung zum selben Ergebnis wie die schweizerische.

Jeder Fahrzeugführer hat bei Kreuzungen, oder wenn ein anderes Fahrzeug vorfahren will, die Pflicht, soweit rechts zu fahren, als es die Strasse zulässt. Es darf nur links überholt werden, und zwar hat der vorfahrende Automobilist die Pflicht, sich zu vergewissern, dass die Strasse frei ist und er ohne Gefahr für andere Strassenbenützer links fahren kann [1]). Fussgänger müssen ebenfalls links überholt werden:

Der Automobilführer ist verpflichtet, einen Fussgänger links zu überholen. Wenn dies unmöglich ist, so muss er seine Geschwindigkeit genügend beherrschen, um anhalten zu können. Er darf erst wieder rascher fahren, wenn das linksseitige Überholen möglich geworden ist [2]).

Diese Regel gilt ausnahmslos auch für das Überholen jedes Fahrzeuges [3]).

c) Fehler in der Anwendung der akustischen Signale.

Der Code de la Route enthält in Art. 25 bloss Vorschriften über die Arten der erlaubten bzw. vorgeschriebenen Signalapparate. Über deren Anwendung wird nur gesagt, dass sie *nötigenfalls* gebraucht werden sollen [4]). Nach der Praxis, die hier ergänzend eingriff, wird es dem Automobilisten zum Verschulden angerechnet, wenn er nicht da, wo es erforderlich erscheint, seinen Signalapparat anwendet, was unbedingt beim Überholen eines andern Fahrzeuges zu geschehen hat [5]).

Der Führer ist auf gerader Strecke, wo das Automobil von weitem gesehen werden kann, nicht verpflichtet, Signal zu geben. Ebensowenig kann von ihm in einer Stadt verlangt werden, dass er an jeder Strassenecke Warnungszeichen gibt, vorausgesetzt, dass er sonst alle nötigen Vorsichtmassregeln befolgt. Infolge der zu zahlreichen Signale wäre der Fussgängerverkehr ja überhaupt unmöglich [6]).

[1]) Trib civ Melun, 1. Dezember 1927, Gaz Pal 25. Januar 1928.

[2]) Trib civ Boulogne-sur-Mer, 26. Oktober 1923, Gaz Pal 1923 *2* 703.

[3]) Trib civ Bourges, 12. April 1921; La Loi, 29. April 1921.

[4]) Vgl. Anhang 175.

[5]) Lyon, 18. Mai 1906, DP 1907 *5* 24; Rouen, 16. April 1908, DP 1908 *5* 64; Nîmes, 31. März 1913, Gaz Trib 12. Juli 1913; Montpellier, 11. Juni 1926, Gaz Trib 9. September 1926.

[6]) Rennes, 15. Januar 1913, Gaz Pal 1913 *1* 255; Nice, 4. Februar 1925; La Loi, 13. August 1925.

Für diese Ansicht sprechen folgende wichtige Entscheide: Der Conseil d'Etat sagt in einem Urteil vom 23. Januar 1914, dass

der Automobilführer, der beim Herannahen eines Gespannes unnötigerweise fortfahre, sein Horn oder seine Sirene zu verwenden, bis er sich auf der Höhe des Gefährtes befinde, einen Fehler begehe. Er hafte deshalb, da der Kutscher dieses Fuhrwerkes sofort richtig zur Seite gelenkt und die Pferde gehalten habe und eines der Pferde, durch den unnötigen Lärm erschreckt, sich gebäumt habe und vom vorbeifahrenden Auto erfasst und verletzt worden sei [1]).

Und die Cour d'Appel de Paris führt in einem Entscheid vom 24. Dezember 1927 aus:

Der Führer eines anhaltenden Fahrzeuges begeht einen schweren Fehler, wenn er, aus seinem Wagen steigend, die Strasse betritt, ohne sich vorher zu vergewissern, dass kein Fahrzeug an ihm vorbeifahren will. Trotzdem der Führer des heranfahrenden Wagens kein Signal gab, ist er für den Unfall nicht verantwortlich. Denn er durfte annehmen, dass es nicht notwendig sei, jemanden, der gegen ihn blickte und sein Nahen sehen musste, zu warnen [2]).

d) Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die Beleuchtung der Automobile.

Der Code de la Route behandelt sehr eingehend die Frage der Beleuchtung der Automobile und der Handhabung der Scheinwerfer [3]). Er geht dabei von ganz andern Voraussetzungen aus als die entsprechenden schweizerischen Bestimmungen. Ein eigentliches Abblenden kennt das französische Recht nicht, sondern es verlangt neben der gewöhnlichen Beleuchtung noch einen «Appareil supplémentaire», der zwar 100 m weit leuchten muss, aber nicht blenden darf. Trotz der eingehenden Vorschriften lässt es sich praktisch nicht vermeiden, dass dieser Apparat die entgegenkommenden Strassenbenützer im Sehen behindert. Die Automobilisten müssen deshalb, wie in der Schweiz, dafür sorgen, dass durch Abblenden ihrer Scheinwerfer die Sicherheit der übrigen Strassenbenützer nicht gefährdet wird. Ausserdem schreibt Art. 7 des Dekretes vom 28. Juli 1923 [3]) vor, dass die Geschwindigkeit des Fahrzeuges jedesmal herabgesetzt werden müsse, wenn dessen Führer von der vollen zur reduzierten Beleuchtung übergehe.

---

[1]) Gaz Pal 1914 *1* 523.
[2]) Gaz Pal 21. Februar 1928.
[3]) Vgl. Anhang 174 f.

In richtiger Würdigung obiger Vorschriften erklären die Gerichte, dass

der Automobilist, der das Strahlenbündel seiner Scheinwerfer nicht gut eingestellt und dadurch andere Strassenbenützer, insbesondere einen andern Automobilfahrer, geblendet hat, für die Folgen eines dadurch entstandenen Unfalles haftet [1]).

Umgekehrt kann aber auch der von einem entgegenkommenden Automobil geblendete Führer haftbar gemacht werden: Statt weiterzufahren, soll ein Führer, der nichts mehr sehen kann, möglichst nach rechts fahren und anhalten [2]).

Ein Automobilist, der nachts ohne oder nur mit mangelhafter Beleuchtung fährt, haftet ohne weiteres für einen dadurch verursachten Unfall [3]).

e) Unrichtiges Verhalten an Strassenkreuzungen und -abzweigungen.

Ursprünglich schrieb der Code de la Route vor, dass bei Strassenkreuzungen und -abzweigungen ausserhalb der Ortschaften dasjenige Fahrzeug den Vortritt haben solle, das auf der Staatsstrasse fahre. Diese Bestimmung wurde durch das Dekret vom 12. April 1927 dahin abgeändert, dass, unabhängig von irgendwelcher Einteilung der Strassen, stets dem von rechts kommenden Fahrzeug der Vortritt zu belassen sei [4]).

An Strassenkreuzungen und -abzweigungen muss der Automobilist langsam fahren, rechts anhalten und sich vergewissern, dass die Strasse frei ist [5]). Unterlässt der Führer eine dieser Vorsichtsmassnahmen, so kann er für die Folgen eines daraus entstehenden Unfalles in vollem Masse verantwortlich erklärt werden falls kein Mitverschulden des Geschädigten vorliegt.

In bezug auf das Vortrittsrecht des von rechts kommenden Fahrzeuges hat die Praxis drei Grundsätze ausgebildet: 1. Der

[1]) Trib civ Seine, 25. März 1925, Gaz Pal 1925 *2* 8.

[2]) Vgl. Luco, Des conflits de présomption de faute à l'occasion de la circulation des véhicules 33 Anmerkung 1.

[3]) Trib civ Dijon, 23. November 1911, Gaz Trib 7. März 1912; Trib civ Dijon, 15. November 1923, DH 1924 153; Cass req 21. Dezember 1925, Gaz Pal 1926 *1* 406.

[4]) Vgl. Anhang 172.

[5]) Caen, 3. Juli 1925, Gaz Pal 5. November 1925; Paris, 21. Dezember 1925, Gaz Pal 20. Januar 1926; Lyon, 22. Juli 1925 und Trib civ Haze brouck, 22. Januar 1926, Rec Som 1926 545.

Umstand, dass ein Fahrzeugführer ein anderes Fahrzeug, dem laut Reglement der Vortritt zukommt, nicht vorfahren lässt, begründet für ihn ein Verschulden [1]). 2. Das Recht des Vortrittes des von rechts kommenden Gefährtes besteht nur dann, wenn die beiden Fahrzeuge gleichzeitig an der Strassenkreuzung oder -abzweigung eintreffen, nicht aber, wenn das von links kommende Fahrzeug schon über die Mitte hinausgefahren ist. Dementsprechend fällte die Cour de Paris am 24. April 1926 folgendes Urteil [2]):

Da der von links herkommende Wagen die Kreuzung beinahe ganz durchfahren hatte, als der von rechts herkommende Wagen dessen rechtes Hinterrad anfuhr, so muss der Führer des letztern für die Folgen des Zusammenstosses voll verantwortlich erklärt werden, denn der Vorsprung des von links herkommenden Fahrzeuges am Kreuzungspunkt beweist, dass eine Gleichzeitigkeit des Eintreffens an dieser Stelle nicht vorlag.

3. Der zum Vortritt berechtigte Führer eines Wagens ist nicht von den Sicherheitsmassnahmen befreit, die von einem vorsichtigen Fahrer verlangt werden:

Jeder Automobilist hat im Gegenteil die strenge Verpflichtung, speziell bei Kreuzungen, seine Geschwindigkeit genügend zu beherrschen, um plötzlich auftauchende Hindernisse vermeiden zu können. Infolgedessen kann auch derjenige, dem laut Reglement das Recht des Vortrittes zugekommen wäre, für den Unfall verantwortlich erklärt werden, wenn er, ohne genügende Vorsichtsmassnahmen zu treffen, einen andern Automobilisten an einer Strassenkreuzung angefahren hat [3]).

f) Die Übertretung anderer Reglementsvorschriften.

Ausser den unter *a—e* besprochenen Übertretungen von Verkehrsbestimmungen kann natürlich auch jede andere Missachtung einer Vorschrift des Code de la Route die Verantwortlichkeit des Automobilisten nach sich ziehen, wenn daraus ein Unfall entsteht. So fällte beispielsweise die Cour de Riom am 19. November 1924 ein Urteil, worin sie folgendes ausführte [4]):

Der Eigentümer eines Automobils ist persönlich nach Art. 1382 und 1383 C c für die Unfälle haftbar, welche infolge der seinem Wagen anhaftenden Mängel entstehen. Es muss sich dabei um solche Mängel han-

[1]) Cour Cass 3. November 1927, DH 1927 556.

[2]) Gaz Trib 31. Juli 1926; ähnlich: Cour de Paris, 31. März 1927, Gaz Pal 9. April 1927; Amiens, 30. April 1926, Gaz Trib 31. Juli 1926; Trib com St-Etienne, 5. Dezember 1928, Gaz Trib 24. Mai 1929.

[3]) Amiens, 20. April 1926, DH 1926 371; ähnlich Douai, 21. Juli 1925, Gaz Trib 8. Dezember 1925; Trib civ Saint-Brieuc, 1. Juni 1926, DH 1926 416.

[4]) Gaz Pal 7. Januar 1925.

deln, die der Aufmerksamkeit eines vorsichtigen Menschen, der alle für einen Automobilführer unumgänglich nötigen Kenntnisse besitzt, nicht entgehen konnten. Wenn der Eigentümer solche Mängel aus Nachlässigkeit oder Unfähigkeit nicht bemerkt oder sie trotz Kenntnis nicht beseitigt und sich darüber hinwegsetzt, so ist seine Verantwortlichkeit für einen daraus entstandenen Schaden gegeben .... Wenn ein solcher Fehler nachgewiesen werden kann, so sind einzig die Art. 1382 und 1383 C c anwendbar.

Der Führer eines Automobils ist ferner dafür verantwortlich, dass sein Wagen mit wirksamen Bremsen versehen ist, die stets mit vollständiger Sicherheit funktionieren [1]).

Besondere Vorsicht wird verlangt, wenn der Führer sein Automobil unbewacht längere Zeit auf der öffentlichen Strasse stehen lässt. Trifft er in diesem Falle nicht alle vom Code de la Route vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen in bezug auf Beleuchtung, Anziehen der Bremsen usw., so haftet er persönlich für allen durch seine Unvorsichtigkeit entstandenen Schaden [2]).

2. Das Automobil und die übrigen Strassenbenützer.

a) Automobil und Fussgänger.

Die Uneinigkeit, die gegenwärtig unter den französischen Gerichten darüber herrscht, ob für die Beurteilung von Automobilunfällen Art. 1382 und 1383 oder Art. 1384 Al. 1 C c massgebend sein sollen, wirkt sich hauptsächlich in den Fällen aus, wo ein Fussgänger das Opfer eines Automobilunfalles geworden ist.

Heute anerkennen fast alle französischen Gerichte die von der Cour de Cassation am 21. Februar 1927 [3]) geäusserte Ansicht der Anwendung des Art. 1384 Al. 1, und nur noch wenige widerspenstige halten an der alten Meinung fest [4]), dass einzig Art. 1382 und 1383 C c herangezogen werden dürfen. Doch bald werden sich auch diese der heute schon fast allgemein geltenden Ansicht fügen müssen.

---

[1]) Trib civ Dinan, 21. Juni 1916, Gaz Trib 9. Mai 1917; Trib com Sens, 13. Mai 1924, Gaz com Lyon, 22. Oktober 1924.

[2]) Trib civ Grenoble, 26. März 1926, Journ Grenoble 1926 141; Cass crim 15. Mai 1926, Gaz Pal 1926 2 312; Trib corr Seine, 1. Februar 1922, Gaz Pal 20. Mai 1922; Paris, 3. März 1920, Gaz Trib 20. August 1920.

[3]) Siehe darüber oben 72 Anmerkung 1.

[4]) Siehe darüber oben 73 Anmerkung 1; Besançon, 3. Dezember 1928, Gaz Pal 30. April 1929.

Die Anwendung von Art. 1384 Al. 1 auf Automobilunfälle, denen ein Fussgänger zum Opfer gefallen ist, bringt hauptsächlich die Neuerung, dass das Verschulden des Fussgängers eine wesentlich grössere Rolle spielt als früher. Deshalb wird der Automobilist alles in Bewegung setzen, um zu beweisen, dass einzig den verunfallten Fussgänger die Schuld trifft, er selber aber vollständig richtig gefahren ist. Praktisch ist dies die einzige Möglichkeit, eine Abweisung der Klage des geschädigten Fussgängers herbeiführen zu können. Dabei ist aber der Nachweis der eigenen Schuldlosigkeit am Unfall ebenso wichtig wie der Beweis des Verschuldens des Fussgängers. Ein Mitverschulden des letztern kann auch hier eine Reduktion der Schadenersatzpflicht des fehlbaren Automobilisten zur Folge haben.

Dem Code de la Route wird nachgerühmt, dass er ein Gesetz für alle Strassenbenützer und kein Spezialgesetz für die Automobilisten sei. Art. 55 ist den Fussgängern gewidmet [1]). Er enthält aber bloss die Pflicht der Fahrzeugführer, jeden Fussgänger von ihrem Kommen in Kenntnis zu setzen. Der vom Führer ordnungsgemäss aufmerksam gemachte Fussgänger hat dagegen seinerseits die Pflicht, die Strasse freizugeben, damit das Fahrzeug vorbeifahren kann.

Diese in bezug auf die Fussgänger äusserst dürftige Vorschrift ist von der Praxis durch Verbindung mit andern Vorschriften des Code de la Route wesentlich erweitert worden:

Die Verpflichtung der Fussgänger, Platz zu machen (se ranger), muss dahin ausgelegt werden, dass diese die Trottoirs, die Strasse oder den Fahrdamm aber möglichst nur zum Überqueren benützen sollen. Wenn sie auf der Strasse gehen, so sollen sie stets aufmerksam und auf ihrer Hut sein [2]).

Im übrigen wird der Fussgänger wie die Fahrzeuge behandelt: Er hat namentlich Anspruch darauf, dass ihm links vorgefahren und rechts ausgewichen wird, wobei ihm wenigstens zwei Meter bis zum Strassenrand freizulassen sind [3]).

In einigen grossen Städten, speziell in Paris, bestehen aber strengere Regeln für die Fussgänger:

---

[1]) Vgl. Anhang 177.

[2]) Blaisot, Commentaire juridique et pratique du Code de la Route 125 f.; Trib corr Saint-Nazaire, 15. Februar 1923, Gaz Pal 1923 *1* 511.

[3]) Art. 9 Code de la Route; vgl. Anhang 172; Trib corr d'Abbeville, 13. November 1924, Gaz Trib 4. Februar 1925.

Derjenige Fussgänger handelt unvorsichtig, der die öffentliche Strasse, in welcher gemäss Art. 3 Ziff. 4 der Polizeiverordnung vom 15. März 1925 [1]) ein wechselweiser Verkehr von Fussgängern und Fahrzeugen angeordnet ist, dann überschreitet, wenn sie für den Fahrzeugverkehr freigegeben ist. Dieser Fussgänger hat es einzig seiner eigenen Unvorsichtigkeit zuzuschreiben, wenn er durch ein Automobil verletzt wird [2]).

Fehlen besondere Vorschriften, so ist dennoch beim Überqueren einer stark befahrenen Strasse in einer Stadt die grösste Vorsicht anzuwenden:

Betreten Fussgänger in der Stadt den Fahrdamm, ohne vorher sorgfältig zu prüfen, ob sie es ohne Gefahr tun können, so sind sie für einen Unfall, dem sie durch ihre Unvorsichtigkeit zum Opfer fallen, allein verantwortlich. Dies gilt besonders bei Nacht, wenn die Strassen finster sind [3]).

Eine Pflicht des Fussgängers, die Trottoirs zu benützen, wird nicht allgemein anerkannt:

Dass die Trottoirs in erster Linie für die Fussgänger bestimmt sind, war früher unbestritten. Heute aber ist es nur noch eine relative Wahrheit, da kein Reglement mehr den Fussgängern deren Benützung vorschreibt.

Andererseits schreibt Art. 55 des Code de la Route den Fussgängern vor, auszuweichen, — gemeint ist sicherlich nach rechts —, während Art. 9 die Fahrzeuge verpflichtet, links vorzufahren [4]).

Hat also ein Automobil einen Fussgänger angerannt und verletzt, der so weit rechts auf der Strasse ging, als es ihm die auf dieser Strassenseite liegenden Steinhaufen erlaubten, so kann es dem Fussgänger nicht zum Verschulden angerechnet werden, wenn er nicht ein längs der linken Strassenseite verlaufendes Trottoir benutzte [5]).

Gleitet ein Fussgänger aus oder macht einen Fehltritt, und wird er dadurch das Opfer eines Automobilunfalles, so wird angenommen, er habe selber die Folgen dieses Unfalles zu tragen [6]).

Anders aber verhält es sich,

wenn ein Fussgänger, durch das Herannahen eines Automobils überrascht, instinktiv eine zögernde Bewegung macht und nicht sofort dieser unerwarteten Gefahr auszuweichen weiss. Der Automobilführer, der ihn angefahren hat, trägt die volle Verantwortung, weil er, statt abzubremsen, ihn zu überholen versuchte [7]).

---

[1]) Vgl. Anhang 178 f.

[2]) Trib corr de la Seine, 20. Juli 1927, Gaz Pal 9. September 1927.

[3]) Dijon, 27. Dezember 1926, Gaz Pal 1927 *1* 399; ähnlich Montpellier, 11. Juni 1926; Sirey November 1926.

[4]) Vgl. Anhang 177 und 171 f.

[5]) Trib civ Boulogne-sur-Mer, 26. Oktober 1923, Gaz Pal 1923 *2* 703; ähnlich Cour cass 4. November 1927, DH 8. Dezember 1927.

[6]) Trib civ de la Seine, 29. Oktober 1924, Gaz Trib 24. November 1924.

[7]) Cour cass 26. April 1928, Gaz Pal 14. Juni 1928; ähnlich Vaucluse, 23. März 1927, Rec Som 1927 2532.

b) Automobil und Radfahrer.

Seit der Anwendung des Art. 1384 Al 1 C c auf Automobilunfälle sind nicht weniger als vier Theorien über die Frage aufgestellt worden, ob dieser Artikel auch massgebend sei für die Beurteilung der zivilrechtlichen Folgen eines Zusammenstosses zwischen Automobil und Fahrrad.

Die erste Theorie betrachtet das Fahrrad als ungefährlich; Art. 1384 Al 1 C c könne deshalb niemals gegen den Radfahrer angewendet werden, um die Folgen eines Zusammenstosses mit einem Automobil zu beurteilen. Wohl aber dürfe der Radfahrer diesen Artikel gegen den Automobilisten anrufen [1]).

Die zweite Ansicht geht davon aus, dass das Fahrrad, welches genau gleich wie das Automobil durch einen Menschen geführt werde, gefährlich sei. Daraus sei im Falle eines Zusammenstosses mit einem andern Fahrzeug folgender Schluss zu ziehen: Die Verschuldenspräsumptionen gegen die beiden Führer heben sich auf, weshalb gegen beide die Art. 1382 und 1383 zur Anwendung kommen müssen [2]).

Die dritte Auffassung gibt zu, dass das Fahrrad gefährlich sei, immerhin weniger gefährlich als das Automobil. Die Präsumption des Verschuldens gegen jeden am Zusammenstoss beteiligten Führer werde deshalb nicht aufgehoben. Sie bestehe aber nur zu Lasten des Bewahrers der gefährlicheren Sache. Bei einer Kollision zwischen Automobil und Fahrrad dürfe deshalb Art. 1384 Al. 1 nur gegen den Automobilführer herangezogen werden [3]).

---

[1]) Chambéry, 20. Juni 1927, Gaz Pal 1927 *2* 580; Bordeaux, 14. Oktober 1927, Gaz Pal 1927 *2* 709; Trib civ Seine, 1. Dezember 1927, Gaz Pal 1928 *1* 266; Trib civ Mayenne, 24. Februar 1928, Gaz Pal 1928 *2* 481; Limoges, 22. Mai 1928, Gaz Trib 22. Juni 1928; Trib civ Seine, 23. Mai 1928, Gaz Pal 16. Juni 1928; Trib civ Seine, 26. Juni 1928; Gaz Pal 1928 *2* 481; Rouen, 20. Juli 1928, Rec Rouen et Caen 1928 *1* 165; Trib civ Montluçon, 22. Februar 1929, Gaz Pal 5. März 1929.

[2]) Trib civ Montpellier, 17. Juni 1925, Rec pér 1925 233; Trib civ Lille, 5. Januar 1926, Gaz Pal 1926 *2* 463; Trib com Honfleur, 27. April 1927, Gaz Pal 13. Mai 1927; Trib civ Valence, 3. Mai 1927, Gaz Pal 1927 *1* 580; Trib civ Nantes, 18. Mai 1928, Gaz Pal 17. Januar 1929; Paris, 2. November 1928, Gaz Pal 17. Januar 1929.

[3]) Trib civ Seine, 26. Juni 1928, Gaz Pal 1928 *2* 481; Angers, 21. Mai 1928, Gaz Pal 1928 *2* 711.

Die vierte Theorie endlich nimmt ebenfalls an, dass das Fahrrad gefährlich sei. Die Verschuldenspräsumption des Art. 1384 Al. 1 C c könne aber, unabhängig von einer Abstufung der Gefährlichkeit, nur gegen den Führer desjenigen Fahrzeuges angerufen werden, welches in das andere hineingefahren sei [1]).

In letzter Zeit scheint sich aber doch die Auffassung durchzusetzen, dass Art. 1384 Al. 1 im Falle eines Zusammenstosses zwischen Automobil und Fahrrad vom Radfahrer gegen den Automobilisten geltend gemacht werden dürfe, während der Automobilist gegen den Radfahrer nur die Art. 1382 und 1383 anrufen könne [2]). Auch die Cour de Cassation neigt dieser Ansicht zu [3]).

Fast alle neuern publizierten Urteile, die sich auf Kollisionen zwischen Automobil und Fahrrad beziehen, beschäftigen sich einzig mit der Frage der Anwendbarkeit des Art. 1384 Al. 1. Es ist deshalb schwer festzustellen, was dem Radfahrer zum Verschulden angerechnet wird.

Es steht fest, dass die Radfahrer sich an die in den Art. 49 bis 54 des Code de la Route für sie aufgestellten Bestimmungen zu halten haben [4]). Entsteht infolge Nichtbeachtung dieser Vorschriften ein Unfall, so hat der fehlbare Radfahrer selber die Folgen ganz oder doch zum Teil zu tragen, je nachdem den am Unfall beteiligten Automobilisten auch ein Verschulden trifft.

Versucht ein Automobilist, einen Radfahrer rechts zu überholen, und verursacht er dadurch einen Unfall, so ist er unbedingt haftbar, und zwar nach der Ansicht der Cour de Cassation selbst dann, wenn der Radfahrer seinerseits eine Unvorsichtigkeit begeht, indem er auf der linken Strassenseite verbleibt, anstatt nach rechts auszuweichen [5]). Dieses für den Automobilisten sehr strenge Urteil, das zwar ausdrücklich die Unvorsichtigkeit des Radfahrers rügt, sie aber nicht als Mitverschulden auslegt, ist nur erklärlich, weil der Code de la Route die Radfahrer nicht verpflichtet, stets rechts zu fahren.

---

[1]) Dijon, 16. Oktober 1928, Gaz Pal 1928 *2* 770.

[2]) Luco, Des conflits de présomption de faute à l'occasion de la circulation des véhicules 19.

[3]) Cour cass 21. Februar 1927, Gaz Pal 1927 *1* 407 und 25. Juli 1927, Gaz Pal 1927 *2* 802.

[4]) Vgl. Anhang 177.

[5]) Cour cass 29. November 1928, Gaz Pal 27. Dezember 1928.

Wird ein Radfahrer von einem Automobil überholt, so hat er nach Art. 9 des Code de la Route Anspruch darauf, dass für ihn wenigstens zwei Meter bis zum Strassenrand freibleiben [1]). Missachtet ein Automobilist diese Vorschrift, und wirft er einen Radfahrer um, so haftet er für alle Folgen dieses Unfalles [2]).

Andere Gerichte verlangen aber vom Radfahrer sehr grosse Vorsicht und Aufmerksamkeit:

Wenn feststeht, dass ein Unfall zwischen Automobil und Radfahrer der Unaufmerksamkeit des letztern zuzuschreiben ist, während das Automobil langsam fuhr, so müssen die Richter entscheiden, dass der Radfahrer das Opfer seines eigenen Verschuldens geworden ist, und infolgedessen sein Entschädigungsbegehren abweisen [3]).

Ähnlich entschied die Cour d'Appel de Paris am 13. November 1925 [4]), dass Radfahrer eine Unvorsichtigkeit begehen, wenn sie zu dritt nebeneinander auf der Strasse fahren. Wird aus diesem Grunde einer von ihnen von einem Automobil angefahren, so ist der Automobilist für die Folgen dieses Unfalles nicht haftbar, wenn er selbst vorschriftsgemäss fuhr.

Ein interessantes Urteil fällte die Cour d'Appel de Paris am 29. Dezember 1927 [5]):

Das Fehlen einer Beleuchtung am Fahrrad kann zwar den «agents cyclistes» nicht zum Verschulden angerechnet werden, da sie durch ein Reglement der «Préfecture de Police» davon befreit sind. Gleichwohl erscheint als eine der Ursachen des Unfalles, bei welchem einer dieser «agents cyclistes» verletzt wurde, der Umstand, dass er ohne Licht fuhr. Eine Verteilung der Verantwortlichkeit zwischen dem Urheber des Unfalles und dem Opfer ist deshalb gerecht.

c) Automobil und Pferdefuhrwerk.

In Frankreich wurde in neuerer Zeit kein einziges Urteil über einen Unfall veröffentlicht, den ein vor einem Automobil scheuendes Pferd verursachte. Dies erklärt sich daraus, dass das Automobil infolge seiner grossen Verbreitung den Pferden eine gewohnte Erscheinung wurde, aber auch daraus, dass die Gerichte von jeher mit dem Pferdehalter streng verfuhren. So verlangen sie, dass die Pferde durch eine sorgfältige Dressur an alle Möglich-

---

[1]) Vgl. Anhang 172.
[2]) Trib com Honfleur, 27. April 1927, Gaz Pal 13. Mai 1927.
[3]) Lyon, 25. Juli 1923, Mon jud Lyon 17. Dezember 1923.
[4]) Gaz Pal 4. Dezember 1925.
[5]) Gaz Trib 25. Mai 1928.

keiten des Strassenverkehrs in der Stadt und auf dem Land gewöhnt werden. Der Automobilist ist nicht verpflichtet, einem angespannten Pferd gegenüber besondere Vorsichtsmassregeln anzuwenden. Er kann nur verantwortlich erklärt werden, wenn er selbst einen Unfall verursachte, indem er z. B. zu schnell fuhr, sein Warnungssignal missbrauchte oder sein Fahrzeug falsch lenkte. Der Pferdebesitzer dagegen, der ungenügend dressierte Pferde anspannt oder die Tiere schlecht lenkt, haftet von vornherein für einen Unfall. Das Scheuwerden des Pferdes beweist ein Verschulden seines Besitzers.

Während in der Beurteilung dieser Fälle unter den Gerichten Einigkeit besteht, gehen ihre Meinungen in der Frage auseinander, ob Art. 1385 C c über die Haftpflicht der Tierhalter angewendet werden dürfe, wenn ein angespanntes Pferd durch sein Scheuwerden einen Schaden anrichtet [1]).

Fraglich ist, wie Zusammenstösse zwischen Automobil und Pferdefuhrwerk zu beurteilen sind. Theorien, wie sie bei einer Kollision zwischen Automobil und Fahrrad aufgestellt werden, können hier keine Geltung haben. Es ist unmöglich, zu entscheiden, welches Fahrzeug gefährlicher ist, ein Pferdefuhrwerk oder ein Automobil. Ein weiterer Unterschied liegt darin, dass das Fahrrad eine leblose Sache ist, während das Pferdefuhrwerk von einem oder mehreren Tieren gezogen wird, die möglicherweise selbständig und unvernünftig sich gebärden können. Nach neuerer Ansicht untersteht der Führer eines Pferdefuhrwerkes der Verschuldenspräsumption des Art. 1385 C c [1]).

Avocat général Langlois äussert über die Frage, welche Bestimmung im Falle eines Zusammenstosses zwischen Automobil und Pferdefuhrwerk zur Anwendung kommen solle, folgende Ansicht [2]).

---

[1]) Dafür: Gaudillot, De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles 72 ff. und die dort zitierten Urteile. Dagegen: Bordeaux, 22. Juni 1924, Gaz Trib 23. Mai 1915; Rouen, 29. März 1906, Rec pér 1907 556; Douai, 6. Mai 1902 und 26. Mai 1904, Rec pér 1905 124 f. Die neuere Auffassung geht dahin, dass Art. 1385 C c auch auf Unfälle, welche von einem angespannten und vom Kutscher überwachten Pferd verursacht werden, anwendbar sei: Luco, Des conflits de présomption de faute à l'occasion de la circulation des véhicules 21.

[2]) Angeführt bei Luco, op. cit. 21.

Vor allem muss untersucht werden, welcher Teil des Gespannes mit dem Automobil zusammenstiess. Wenn es der Wagen selber war, der das Automobil beschädigte, so kann der Automobilist Art. 1384 nicht anrufen, da ein Wagen eine leblose Sache ist, die an und für sich keine Gefahr darstellt. Wenn aber das Pferd durch sein Verhalten den Zusammenstoss verursachte, so ist dessen Führer der Verschuldenspräsumption des Art. 1385 unterworfen. Hier würde also die Präsumption des Art. 1385 der gegen den Automobilisten sprechenden des Art. 1384 gegenüberstehen. Die beiden heben sich auf. Infolgedessen können auf beiden Seiten nur die Art. 1382 und 1383 zur Anwendung kommen [1]).

Diese Ansicht führt also zu folgendem Ergebnis:

Wenn das Verhalten des Pferdes auf den Zusammenstoss zwischen Automobil und Fuhrwerk nicht einwirkte, so kann der Automobilist sich bloss auf die Art. 1382 und 1383 stützen, während der geschädigte Fuhrmann gegen den Automobilisten Art. 1384 Al. 1 anrufen kann. War das Verhalten des Pferdes jedoch entscheidend für die Kollision, so kann sowohl der Automobilist gegen den Fuhrmann als auch dieser gegen jenen bloss Art. 1382 und 1383 geltend machen.

Die Gerichte scheinen sich aber um diese Unterscheidungen wenig zu kümmern; sie nehmen fast immer an, das Automobil bedeute eine Gefahr für die Pferdefuhrwerke, infolgedessen könne in jedem Falle Art. 1384 Al. 1 gegen den Automobilisten angewendet werden [2]).

Die Fuhrleute sind verpflichtet, sich an die für sie geltenden Verkehrsvorschriften zu halten. Kann der Automobilist nachweisen, dass die Kollision infolge Missachtung einer Verkehrsvorschrift [3]) durch den Kutscher entstanden ist, so hat dieser allein die Folgen des Unfalles zu tragen [4]).

---

[1]) Lalou, La responsabilité civile 316 f. Nr. 597.

[2]) Trib civ Mende, 12. November 1924, Gaz Pal 29. November 1924; Rouen, 17. März 1925, DH 1925 338; Bordeaux, 8. Dezember 1925, Rec Som 1926 2680; Paris, 30. Juni 1926, La Loi, 6./7. Dezember 1926.

[3]) Vgl. Anhang 170—173.

[4]) Trib corr Montpellier, 9. Februar 1927, Gaz Pal 28. Juni 1927.

d) Automobil und Hunde.

Art. 57 des Code de la Route verbietet ausdrücklich, dass Tierbesitzer irgendwelche Tiere auf den öffentlichen Strassen frei herumlaufen lassen [1]). Die Gerichte waren deshalb von jeher der Ansicht, dass es einem Automobilisten nicht zum Verschulden angerechnet werden kann, wenn er einen frei herumstreifenden Hund überfährt. Es wird angenommen, dass ein Hund sich dann im Zustande des freien Herumstreifens befindet (état de divagation), wenn sein Herr ihn nicht derart unter unmittelbarer Obhut hält, dass er ihn im Gefahrsfall augenblicklich zurückhalten oder doch zurückrufen kann [2]).

Der Automobilist ist nicht verpflichtet, besondere Vorsichtsmassregeln wegen eines Hundes zu treffen. Er handelt nicht schuldhaft, wenn er kein Signal gibt oder nicht anhält, trotzdem er damit Gefahr läuft, einen Hund zu überfahren. Dagegen macht er sich verantwortlich, wenn er bewusst und absichtlich einen Hund mit seinem Wagen tötet [3]).

e) Kollision zweier Automobile.

Die französischen Gerichte sind darüber einig, dass bei einer Kollision zweier Automobile Art. 1384 Al. 1 C c nicht zur Anwendung kommen kann, da jedes der am Unfall beteiligten Fahrzeuge für das andere dieselben Gefahren in sich schliesst. Eine Verschuldenspräsumption kann nicht zu Lasten jedes der beiden Führer bestehen. Art. 1384 C c tritt deshalb im Falle eines Zusammenstosses zweier Automobile zurück. An seiner Stelle finden Art. 1382 und 1383 Anwendung. Das bedeutet aber nichts anderes, als dass jeder der beiden am Zusammenstoss beteiligten Führer nur dann vom andern Schadenersatz erhalten kann, wenn er diesem ein Verschulden nachweist [4]). Misslingt dieser Beweis, so

[1]) Vgl. Anhang 177.

[2]) Trib civ Seine, 11. Februar 1902, Gaz Trib 9. August 1902; Trib paix Arras, 14. Juni 1912, Gaz Trib 28. September 1912; Trib paix Tarare, 20. November 1920, Rec pér 1921 175; Trib civ Nice, 5. November 1923, Gaz Pal 1923 *2* 744.

[3]) Trib civ Saint-Lô, 3. April 1925, Gaz Pal 20. Juni 1925.

[4]) Trib com Honfleur, 27. April 1927, Gaz Pal 13. Mai 1927; Bourges, 12. Juli 1927, Rec Som 1927 3184; Trib civ Roanne, 9. Juni 1927, Gaz Pal 1927 *2* 59; Trib civ Montpellier, 17. Juni 1925, Rec pér 1925 233; Conseil d'Etat, 17. Juni 1927, DP 1927 *3* 40; Lalou, La responsabilité civile, Nr. 597, 605 und 757.

wird nicht Art. 1384 herangezogen, sondern jeder der beiden Führer hat den von ihm erlittenen Schaden selbst zu tragen [1]).

Ebenso verhält es sich bei einem Zusammenstoss zwischen Automobil und Motorrad [2]). Da den Motorrädern ebenfalls ein «dynamisme propre» innewohnt, so bieten sie dieselben Gefahren wie die Automobile [3]).

Jeder Zusammenstoss kann auf eine der folgenden Ursachen zurückgeführt werden:

1. Ausschliessliches Verschulden eines der beiden beteiligten Automobilisten;
2. Verschulden der beiden beteiligten Automobilisten;
3. Verschulden eines Dritten;
4. Zufall oder höhere Gewalt.

Es ist auch denkbar, dass die Ursache des Zusammenstosses nachträglich überhaupt nicht mehr festgestellt werden kann.

Im ersten Fall kann derjenige Automobilist vom andern vollen Schadenersatz verlangen, der beweist, dass der andere irgendeinen Fehler begangen hat [4]), während ihm selbst kein Verstoss nachgewiesen werden kann [5]).

---

[1]) Rennes, 3. März 1927, Recueil des arrêts de la Cour de Rennes, 1927 63.

[2]) Vgl. Anhang 176.

[3]) Trib civ de l'Aude, 20. März 1928, DH 1928 345.

[4]) Vgl. oben 73 ff.

[5]) Bayonne, 16. Oktober 1923, Gaz Trib 7. März 1924; Trib civ Poitiers, 23. Februar 1925, Rec Som 1926 82; Tunis, 23. April 1925, Rec Som 1926 89; Trib civ Seine, 8. Juli 1925, Gaz Pal 18. November 1925; Douai, 21. Juli 1925, Rec Som 1926 545; Cass Crim 6. Februar 1926, Gaz Trib 2. September 1926; Trib civ Grenoble, 13. Februar 1926, Rec Som 1926 2681; Trib civ Grenoble, 26. März 1926, Rec Som 1927 83; Amiens, 20. April 1926, Gaz Trib 31. Juli 1926; Paris, 24. April 1926, Gaz Trib 30. Juli 1926; Trib com Lyon, 19. Juli 1926, Gaz com Lyon, 19. Januar 1927; Caen, 28. Juli 1926, Gaz Pal 28./29. November 1926; Douai, 26. November 1926, Rec Som 1927 1373; Bordeaux, 2. Dezember 1926, Gaz Pal 6. März 1927; Agen, 12. Januar 1927, Sem jur 8. September 1927; Paris, 31. März 1927, Gaz Pal 9. April 1927; Trib com St-Etienne, 15. September 1927, Gaz Pal 21. Oktober 1927; Cass Civ 3. November 1927, DH 1927 556; Trib civ Melun, 1. Dezember 1927, Gaz Pal 25. Januar 1928; Trib com Seine, 21. März 1928, Gaz Pal 29. Mai 1928; Trib com Seine, 29. August 1928, Gaz Pal 29. Januar 1929.

Haben beide Führer eine Vorschrift verletzt, so wird die Verantwortlichkeit für den Unfall zwischen ihnen geteilt [1]). Für das Verhältnis der Schadensteilung ist das Verschulden der beiden Automobilisten nach Art. 1382 und 1383 massgebend. Wie in einem solchen Falle der Schaden auf die Führer zu verteilen ist, kann nicht allgemein gesagt werden, sondern ist von den Gerichten von Fall zu Fall zu entscheiden. Vor allem kommt die Schwere des Verschuldens der beiden Führer für die Schadenersatzbemessung in Berücksichtigung [2]).

Erwähnenswert ist dabei folgende Überlegung, die die Cour de Montpellier einem Urteil vom 14. Mai 1927 zugrunde legt [3]).

Wenn das Verschulden, das den beiden Automobilführern nachgewiesen wurde, auf beiden Seiten genau gleich schwer ist, so soll nicht jeder seinen erlittenen Schaden tragen müssen. Es ist vielmehr gerecht, den an beiden Fahrzeugen durch den Unfall entstandenen Schaden zu addieren und jeden der beiden Führer je die Hälfte des so gefundenen Gesamtschadens tragen zu lassen.

Hat ein Dritter den Zusammenstoss verursacht, so ist genau zu untersuchen, ob die Schuld ihn allein trifft, oder ob auch ein schuldhaftes Verhalten den Führern der am Unfall beteiligten Wagen zur Last fällt. Dem Gericht bleibt grosser Spielraum zur Beurteilung des Verschuldens und des Schadenersatzes [4]).

Es ist denkbar, dass ein Dritter an einem Zusammenstoss die Schuld trägt, zugleich aber auch der Geschädigte ist. Ist der Unfall ausschliesslich auf sein Verschulden zurückzuführen, so trägt er ausser seinem eigenen Schaden noch denjenigen der zusammengestossenen Automobilisten [5]). Beruht aber der Zusammenstoss nicht nur auf dem Verschulden des verunglückten Dritten, sondern auch auf einem fehlerhaften Verhalten des einen oder der beiden Automobilisten, so kann nach Ansicht der Gerichte höchstens die Entschädigung, auf welche das Opfer sonst Anspruch hätte, herabgesetzt werden [6]).

[1]) Montpellier, 18. Januar 1924, Gaz Trib 27. August 1924; Amiens, 20. April 1926, Gaz Trib 30. Juli 1926; Caen, 28. Juli 1926, Gaz Pal 28. November 1926; Lyon, 29. November 1926; Rec Som 1927 263.

[2]) Bourges, 8. März 1928, DH 1928 359.

[3]) Gaz Pal 1927 *2* 77.

[4]) Montpellier, 9. Februar 1927, Rec Som 1927 1771.

[5]) Luco, Des conflits de présomption de faute à l'occasion de la circulation des véhicules 40 f.

[6]) Cass req 25. November 1924, DP 1925 *1* 12.

Nimmt das Gericht als Ursache eines Zusammenstosses Zufall oder höhere Gewalt an, so trägt jeder Geschädigte seinen Schaden selber. Was unter Zufall oder höherer Gewalt zu verstehen ist, kann nicht allgemein gesagt werden. Immer muss es sich aber dabei um ein unvorhersehbares Ereignis handeln, das durch eine von aussen wirkende Kraft entstanden ist, und das zu vermeiden auch dem vorsichtigsten und erfahrensten Automobilisten unmöglich ist [1]). So führt die Rechtsprechung z. B. folgende Fälle nicht auf Zufall oder höhere Gewalt zurück. Bruch der Steuerung [2]), plötzliches Versagen der Bremsen [3]), Platzen eines Pneus [4]) und Schleudern des Wagens [5]). Dagegen nimmt sie höhere Gewalt an, wenn ein Zusammenstoss darauf zurückzuführen ist, dass der eine der beiden Führer plötzlich am Steuerrad vom Schlage getroffen stirbt [6]), oder wenn ein Führer absichtlich eine Vorschrift des Code de la Route verletzen musste, um mit dieser einzigen Möglichkeit einen viel schwereren Unfall zu verhüten [7]).

Kann die Ursache eines Zusammenstosses nachträglich nicht mehr einwandfrei festgestellt werden, so lassen die Gerichte, praktischen Erwägungen folgend, jeden der Beteiligten seinen eigenen Schaden tragen [8]).

---

[1]) Radouant, Du cas fortuit et de la force majeure.

[2]) Lyon, 27. März 1924, Rec pér 1924 277.

[3]) Dijon, 4. Juni 1923, Rec Dijon 1923 98.

[4]) Paris, 9. Mai 1925, Gaz Trib 12. August 1925; Lyon, 10. Juni 1925, Mon jud Lyon, 20. Oktober 1925. Dagegen: Trib civ Casablanca, 13. August 1926, Rec Som 1927 82.

[5]) Poitiers, 15. Februar 1925, Gaz Pal 1925 *1* 484.

[6]) Lyon, 7. November 1909, Sirey Suppl. 1911 2 28.

[7]) Montendre, 13. Juli 1911, DP 1913 *2* 108.

[8]) Bourges, 12. Juli 1927, Rec Som 1927 Nr. 3147; Trib civ Saint-Omer, 27. November 1925, Rec Som 1926 Nr. 1832; Rennes, 3. März 1927, Rec. des arrêts de la Cour de Rennes, 1927 63; Paris, 15. Juli 1927, Sem jur 6. Oktober 1927. Vgl. Martin, De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles 64.

III. Teil.

Vergleich.

§ 8.

Die schweizerische Verkehrsgesetzgebung und der Code de la Route.

1. Allgemeines.

Frankreich hat gegenüber der Schweiz den Vorteil, dass es im Code de la Route eine einheitliche Verkehrsregelung besitzt, welche auf dem ganzen französischen Gebiete Geltung hat. Die Vereinheitlichung ist aber nicht vollständig gelungen. Die meisten «Maires» haben von dem ihnen durch Art. 62 des Code de la Route eingeräumten Recht Gebrauch gemacht und für ihre Gemeinde spezielle Vorschriften aufgestellt [1]). Wenn es sich dabei im allgemeinen auch nur um die zahlenmässige Beschränkung der Geschwindigkeit handelt, welche beim Durchfahren der Ortschaften mit Automobilen innezuhalten ist, so können sich doch diese Verschiedenheiten unangenehm fühlbar machen. Trotzdem liegen aber die Verhältnisse bedeutend günstiger als in der Schweiz. Die Tatsache, dass auf einem relativ kleinen Gebiet 25 verschiedene und meist reichlich komplizierte Verkehrsgesetzgebungen bestehen, schafft hier eine grosse Rechts- und auch Verkehrsunsicherheit. Es wäre deshalb zu begrüssen, wenn diesem Zustand durch ein eidgenössisches Verkehrsgesetz ein Ende bereitet würde.

Allerdings sind nahezu alle kantonalen Verkehrsvorschriften durch das Konkordat über den Motorwagen- und Fahrradverkehr stark beeinflusst, so dass eine gewisse, auf indirektem Wege zustande gekommene Einheitlichkeit auch in der Schweiz nicht fehlt. Bezeichnend ist aber, dass nur ganz wenige Kantone Vorschriften für alle Strassenbenützer aufgestellt haben [2]). Gerade weil das

[1]) Vgl. Anhang 175.
[2]) Vgl. Anhang 121, 128 ff., 142, 144, 149, 158, 164 und 165 ff.

Konkordat die Grundlage darstellt, beziehen sich die Vorschriften der meisten Kantone nur auf den Automobil- und Fahrradverkehr.

Frankreich ist in dieser Beziehung einen Schritt weitergegangen, indem Art. 1 des Code de la Route ganz allgemein erklärt, dass die Vorschriften dieses Gesetzes auf den Gebrauch aller dem öffentlichen Verkehr geöffneten Strassen Anwendung finden sollen. Der Code de la Route bezieht sich demnach nicht auf einzelne Kategorien von Strassenbenützern, sondern seine Anwendung hängt lediglich von der Tatsache der Strassenbenützung als solcher ab. Alle Strassenbenützer stehen sich grundsätzlich gleich. Erst die einzelnen Kapitel handeln von den verschiedenen Arten von Strassenbenützern und umschreiben die Rechte und Pflichten jeder Kategorie näher. Der Code de la Route ist deshalb kein Spezialgesetz für die Automobilisten und Radfahrer [1]).

Die moderne Auffassung des Code de la Route vermochte bis heute in der Schweiz nicht durchzudringen. Waren besondere Vorschriften für Automobile im Strassenverkehr zu der Zeit gerechtfertigt, wo diese noch eine Ausnahmeerscheinung bildeten, so trifft das heute nicht mehr zu. Das vollständig neuartige und anders beschaffene Gefährt konnte damals nicht unter die für andere Strassenbenützer aufgestellten Reglemente fallen. Es vermochte aber auch nicht, diese umzuändern, da es nur vereinzelt auftauchte. Deshalb war zu der Zeit eine Spezialgesetzgebung für Automobile am Platz. Aus dem Automobil, dem früheren Fremdkörper im Verkehr, wurde schneller als man erwarten konnte das unentbehrliche Gebrauchsfahrzeug von grösster wirtschaftlicher Bedeutung. Das schweizerische Recht hielt aber mit dieser Entwicklung nicht Schritt und behandelte heute noch das Automobil als eine Ausnahmeerscheinung.

Frankreich war das erste Land, welches mit der Tradition brach, ein Verkehrsgesetz für alle Strassenbenützer erliess und damit dem Automobil prinzipiell dieselbe Stellung einräumte wie den andern Strassenbenützern. Der Code de la Route hat aber dieses Prinzip wohl aufgestellt, er führt es aber nicht konsequent durch. Er stellt im ganzen genommen ein Spezialgesetz für gewisse Arten von Fahrzeugen dar, trotz seiner Bezeichnung als «Code de la

[1]) Amblard, Le Code de la Route 200.

Route» und trotz der erwähnten allgemeinen Vorschrift seines ersten Artikels.

Der Code de la Route kann seine Kompromissnatur nicht verleugnen, wie er denn auch versuchen muss, den verschiedenen Wünschen möglichst gerecht zu werden. Die Tatsache, dass der erste Code de la Route aus dem Jahre 1921 sofort wieder ausser Kraft gesetzt werden musste, um dem heute geltenden von 1922 Platz zu machen [1]), war von ungünstigem Einfluss. Der neue Code ist nichts anderes, als eine korrigierte Auflage des ersten und somit ein Flickwerk, das in möglichst kurzer Zeit ausgearbeitet wurde und deshalb bedenkliche Lücken aufweist. Diese Lücken machen sich besonders deutlich fühlbar, weil der Code de la Route ausschliessliche Geltung beansprucht und neben sich keine andern Regeln für spezielle Kategorien von Strassenbenützern duldet.

2. Die Anwendung der Verkehrsregeln durch die Gerichte.

Einige Hinweise mögen zeigen, dass die schweizerische Verkehrsgesetzgebung dem Code de la Route nur wenig nachsteht, in andern sogar eine deutliche Überlegenheit aufweist.

Die schweizerischen Gerichte sind sich wohl bewusst, dass unsere lückenhafte und zersplitterte Verkehrsgesetzgebung vielfach nicht ausreicht, um wörtlich angewendet zu werden. Sie haben sich deshalb auch nicht gescheut, gelegentlich auf den Ortsgebrauch zu verweisen oder auch von sich aus Regeln für die Strassenbenützer ganz allgemein aufzustellen, wo solche fehlen.

Ganz anders die französischen Gerichte. Sie halten sich streng an den Wortlaut des Code de la Route und geben nicht zu, dass seine Bestimmungen von der Praxis so interpretiert und ergänzt werden, wie es die tatsächlichen Verhältnisse sehr oft erfordern würden. Dieser Unterschied zeigt sich am deutlichsten, wenn man die Rechtsprechung der beiden Länder über solche Unfälle vergleicht, denen andere Strassenbenützer zum Opfer fielen.

a) Automobil und Fussgänger.

Regeln über den Fussgängerverkehr sind in der Schweiz durchaus selten. Nur einige wenige Kantone und Städte [2]) haben

[1]) Vgl. oben 58.
[2]) Vgl. Anhang 121, 134 f., 164 und 165.

den Schritt gewagt, auch den Fussgängern bestimmte Pflichten im Strassenverkehr aufzuerlegen. Wo solche Vorschriften bestehen, verlangen die Gerichte, dass ihnen nachgelebt wird [1]).

Der Code de la Route dagegen enthält eine bescheidene Vorschrift über den Fussgängerverkehr, die aber gar nicht zur Geltung kommen kann neben den anderen Bestimmungen [2]). Die Praxis weiss damit auch nichts anzufangen.

In keinem der beiden Länder bestehen Vorschriften, welche ausdrücklich verlangen, dass der Fussgänger die Trottoirs benutze, wo solche vorhanden sind. Daraus leiten die Gerichte die Befugnis des Fussgängers ab, die Strasse zu benutzen, und zwar auf welcher Seite er immer will. Es kann ihm deshalb nicht als Mitverschulden angerechnet werden, dass er auf der Strasse ging, trotzdem diese von einem speziell dem Fussgängerverkehr bestimmten Trottoir gesäumt war [3]).

Aus dieser Ansicht ziehen die schweizerischen Gerichte den logischen Schluss, dass der Automobilist seinerseits nicht verpflichtet sei, jedem Fussgänger gegenüber die Regeln betreffend Rechtsausweichen und Linksvorfahren zu befolgen [4]). Die französischen Gerichte dagegen verlangen, dass der Automobilist auch den Fussgänger rechts kreuze und links überhole [5]) und begründet dies damit, dass der Code de la Route Anwendung auf alle Strassenbenützer finde, weswegen auch der Fussgänger genau gleich wie jedes Fahrzeug zu behandeln sei. Die französischen Gerichte nehmen den Standpunkt ein, dass den Fussgängern alles erlaubt sei, was ihnen der Code de la Route nicht ausdrücklich untersagt. Verboten ist dem Fussgänger aber nur, einem Automobil nicht Platz zu machen, wenn ihn dessen Führer durch ein Signal dazu aufgefordert hat.

In keiner direkten Beziehung zur Verkehrsgesetzgebung steht der Fall, wo ein Fussgänger infolge seines kopflosen Verhaltens das Opfer eines Automobilunfalles wird. Hier stimmt die schweize-

---

[1]) Vgl. oben 42 f.

[2]) Vgl. Anhang 177.

[3]) AR 1925 Nr. 55 945; Cass civ 4. November 1927, DH 8. Dezember 1927.

[4]) BGE *54* [2] 456 ff.

[5]) Trib civ Boulogne-sur-Mer, 26. Oktober 1923, Gaz Pal 1923 *2* 703.

rische Auffassung mit der französischen überein. Der Fussgänger hat die Folgen des Unfalles selber zu tragen, wenn der Automobilist völlig korrekt, hauptsächlich nicht zu schnell, gefahren ist und infolgedessen nicht die direkte Ursache des Schreckes des Fussgängers war [1]).

Die im Code de la Route vorhandenen Mängel zeigen deutlich, dass ein allgemeines Verkehrsgesetz auch Bestimmungen über den Fussgängerverkehr enthalten muss. Ein Strassenverkehrsgesetz sollte von den Fussgängern zum mindesten verlangen, vorhandene Trottoirs zu benutzen, andernfalls die Fahrbahn nur auf der äussersten rechten Seite zu begehen. Weiterhin würde eine allgemeine Vorschrift, dass der Fahrdamm nur beschritten werden darf, um diesen nötigenfalls auf dem kürzesten Weg zu kreuzen, die Vorschrift des Code de la Route, dass der Fussgänger jedem Automobil auszuweichen habe, überhaupt überflüssig machen. Ein Fussgänger, der sich an diese drei Regeln hält, kann gar nicht in den Fall kommen, einem Automobil ausweichen zu müssen.

b) Automobil und Radfahrer.

Unser Konkordat von 1914 regelt den Fahrradverkehr gründlicher als der Code de la Route [2]). Bestimmungen des Konkordates, die sich praktisch sehr bewährt haben, wie z. B., dass jedes Fahrrad mit einer Bremse versehen sein muss, dass das Loslassen von Pedalen und Lenkstange verboten ist, dass nicht mehrere Personen auf einplätzig gebauten Fahrrädern fahren dürfen, fehlen im Code de la Route vollständig.

Auch hier halten die französischen Gerichte streng am Wortlaut des Gesetzes fest, während die schweizerischen aus dem allgemeinen Ortsgebrauch sowie aus den für Automobile geltenden Vorschriften das Konkordat weitgehend ergänzen.

Die Cour de Cassation rügte es in einem Urteil vom 29. November 1918 [3]) ausdrücklich als eine Unvorsichtigkeit, dass ein Radfahrer die linke Strassenseite benutzte, ohne aber in diesem Verhalten des Radfahrers eine «faute» zu erblicken, da der Code

---

[1]) BG 24. Januar 1913, Sem jud *35* 382; Cass civ 26. April 1928, Gaz Pal 14. Juni 1928.

[2]) Vgl. Anhang 118 und 177.

[3]) Gaz Pal 27. Dezember 1928.

de la Route darüber kein ausdrückliches Verbot enthalte. Unabhängig von einer Gesetzesvorschrift hat dagegen das Bundesgericht am 23. Januar 1927 [1]) entschieden, dass ein Radfahrer nicht die linke Seite der Strasse benutzen darf, da das gegen einen allgemeinen Ortsgebrauch verstösst.

Hier zeigt sich dasselbe Bild wie bei den Bestimmungen über den Fussgängerverkehr. Allgemeine, auf alle Fahrzeuge anwendbare Regeln sind im Code de la Route nicht enthalten, weswegen die Gerichte die speziellen, aber meist unzulänglichen Bestimmungen zur Anwendung bringen müssen. Eine Möglichkeit der Ergänzung ist nicht gegeben, da der Code de la Route die Materie abschliessend, aber leider sehr lückenhaft regelt. In der Schweiz dagegen haben die Gerichte unabhängig von der Gesetzgebung die praktisch brauchbaren Regeln für die Radfahrer aufgestellt. Es fehlt nur noch die Zusammenfassung derselben in einem einheitlichen Gesetz.

c) Automobil und Pferdefuhrwerk.

Urteile, welche eine Verletzung einer Verkehrsvorschrift seitens des Pferdelenkers betreffen, sind sehr selten [2]), da in der Schweiz, wie auch in Frankreich, diese Vorschriften sehr lückenhaft sind. Frankreich hat den Vorzug, dass wenigstens die allgemeinen Bestimmungen des Code de la Route auch auf Fuhrwerke anwendbar sind, während dessen zweites Kapitel, welches speziell den «Véhicules à traction animale» gewidmet ist, bloss vier Artikel enthält und sich in der Hauptsache nur mit der Zahl der vorgespannten Tiere befasst [3]). In der Schweiz gelten vielenorts für die Fuhrwerke noch ganz alte Bestimmungen, die sich längst überlebt haben [4]). Die Regelung des Automobilverkehrs hat die Kantone mit wenigen Ausnahmen [5]) so völlig in Anspruch genommen, dass darob die Fuhrwerke vollständig vernachlässigt wurden.

Der Fuhrwerkverkehr beschäftigte aber in anderer Hinsicht die Gerichte stark, nämlich hinsichtlich der Frage, wer die Ver-

---

[1]) Sem jud *49* 200; ähnlich Cour de Justice civile Genf, Sem jud *49* 376.
[2]) Cour de Justice civile Genf, 13. Oktober 1925, Sem jud *48* 329; Trib corr Montpellier, 9. Februar 1927, Gaz Pal 28. Juni 1927.
[3]) Vgl. Anhang 173.
[4]) Vgl. z. B. 6 f.
[5]) Vgl. Anhang 155 ff.

antwortlichkeit trage, wenn ein Pferd vor einem Automobil scheut und daraus ein Unfall entsteht. In diesem Punkt gegen die Ansichten der schweizerischen und der französischen Gerichte weit auseinander. Das Bundesgericht nimmt von vornherein an, dass der Automobilist die Schuld an dem Scheuwerden eines Pferdes trage. Er kann einer Verurteilung zu Schadenersatz höchstens entgehen, wenn das Gericht die Überzeugung gewinnt, dass er absolut korrekt gefahren sei und hauptsächlich das Pferd nicht durch unnötige Signale erschreckt habe. Der Kutscher ist nicht verpflichtet, spezielle Vorsichtsmassregeln bei der Begegnung mit einem Automobil zu treffen. Insbesondere wird es ihm nicht zum Verschulden angerechnet, wenn er ein automobilscheues Pferd an seinen Wagen spannt. Das Fuhrwerk geniesst also ein gewisses Vorrecht als älterer Strassenbenützer, da dem Kutscher nicht zugemutet wird, sein Pferd plötzlich mit einer durchaus neuartigen Erscheinung im Strassenverkehr vertraut zu machen. Der neue Strassenbenützer dagegen soll sich so benehmen, dass er die Pferde nicht erschreckt [1]). Anders die französischen Gerichte. Sie erklären von jeher, dass Pferde an alle Möglichkeiten des Strassenverkehrs gewohnt sein müssen, also auch an die Automobile. Kein Automobilist ist verpflichtet, besondere Vorsichtsmassregeln bei der Begegnung mit angespannten Pferden zu treffen. Hat der Kutscher sein Pferd nicht genügend dressiert und beherrscht er es nicht stets so, dass es nicht scheut, so lässt er sich dadurch von vornherein einen Fehler zu Schulden kommen. Immerhin kann doch auch den Automobilisten eine «faute» treffen, wenn er zu schnell fährt oder unnötigen Lärm verursacht etc. [2]).

Zusammenstösse zwischen Automobil und Fuhrwerk werden in beiden Ländern übereinstimmend beurteilt. Regelmässig wird untersucht, auf welcher Seite eine Verletzung einer Verkehrsvorschrift vorliegt, welche in kausalem Zusammenhang mit dem Unfall steht. Der fehlbare Beteiligte hat den Schaden zu tragen. Sind auf beiden Seiten Fehler nachweisbar, so verteilt das Gericht den Schaden unter die Beteiligten, je nach der Schwere des auf beiden Seiten vorliegenden Fehlers [3]).

---

[1]) BGE *29* [2] 273 ff. und *34* [2] 13 ff.; JZ *4* 312 Nr. 108.

[2]) Trib civ Châtillon-sur-Seine, 11. Februar 1908, Gaz Trib 27. März 1908.

[3]) BGE *50* [2] 382; Trib corr Montpellier, 9. Februar 1927, Gaz Pal 28. Juni 1927.

d) Automobil und Hunde.

Der Code de la Route verbietet allgemein, Tiere auf den öffentlichen Strassen herumstreifen zu lassen [1]). Aus dieser Vorschrift haben die Gerichte den Grundsatz abgeleitet, der Eigentümer eines überfahrenen Hundes könne Schadenersatz verlangen, wenn er beweise, dass er den Hund unter seiner Aufsicht hatte und ihn deshalb jederzeit zurückrufen konnte. Ein Hund befindet sich im Zustande des freien Herumstreifens (état de divagation) erst dann, wenn er sich so weit von seinem Herrn entfernt hat, dass dieser ihn nicht mehr im Auge behalten kann [2]).

In der Schweiz besteht einzig im Kanton Genf eine Vorschrift über die Hunde im Strassenverkehr: Der Besitzer hat dafür zu sorgen, dass sein Hund den Verkehr nicht stört [3]). Trotz des Fehlens einer allgemeinen Vorschrift verfahren aber die schweizerischen Gerichte viel strenger als die französischen. Sobald ein Hund nicht an der Leine geführt wird, so trägt sein Begleiter die Verantwortung, falls das Tier von einem Automobil überfahren wird, unabhängig davon, ob er es im Momente des Unfalles unter seiner unmittelbaren Aufsicht hatte oder nicht [4]).

3. Zusammenfassung.

Die angeführten Beispiele zeigen, dass der Code de la Route neben dem Vorteil der einheitlichen Regelung des Strassenverkehrs auch bedenkliche Schattseiten hat. Einzelne Kategorien von Strassenbenützern, wie z. B. Fussgänger und Radfahrer, haben eine so summarische Behandlung erfahren, dass die Praxis mit den für sie geltenden Regeln nichts anfangen kann, ja sogar vielfach durch das Gesetz behindert wird. Die französischen Gerichte erklären nämlich übereinstimmend, dass der Code de la Route unbedingt Anwendung erfordere, und dass deshalb die Praxis nicht ergänzend eingreifen dürfe, wo das Gesetz Lücken aufweise. In der Schweiz besteht ausser im Kanton Genf [5]) kein kantonales Strassenverkehrsgesetz, das sich zur Aufgabe stellt, den Strassenverkehr

---

[1]) Siehe Anhang 177.
[2]) Siehe oben 89.
[3]) Siehe Anhang 165 f.
[4]) Siehe oben 50 f.
[5]) Siehe Anhang 165.

abschliessend zu regeln, überall gelten Spezialgesetze über den Automobil- und Fahrradverkehr. Der Praxis der Gerichte blieb somit ein weiter Spielraum offen, um allgemeine Grundsätze aufzustellen und anzuwenden. Viele dieser auf rein praktischem Wege ausgebildeten Grundsätze übertreffen die Regeln des Code de la Route bei weitem. Das soll aber nicht heissen, dass sich infolgedessen die Schaffung eines einheitlichen schweizerischen Verkehrsgesetzes erübrige. Im Gegenteil, ein solches ist dringendst nötig, da eine Vereinheitlichung der Verkehrsgesetzgebung einzig auf diesem Wege erreicht werden kann. Der Code de la Route eignet sich aber nicht als Vorbild für ein eidgenössisches Verkehrsgesetz. Da er, wie bemerkt, grosse Lücken aufweist, so würde seine Anwendung auf schweizerische Verhältnisse in manchen Punkten eine wesentliche Verschlechterung der heutigen Lage bedeuten. Wohl aber ist die dem Code de la Route zugrunde liegende Idee, allgemeine Bestimmungen für den Verkehr auf den öffentlichen Strassen aufzustellen, auch für die Schweiz sehr nachahmenswert. Ein schweizerisches Verkehrsgesetz kann ohne ausländisches Vorbild geschaffen werden, wenn dabei grundsätzlich auf die bisherigen kantonalen Vorschriften abgestellt wird. Diese sollten in der Form in einem Gesetz niedergelegt werden, wie sie die Praxis unserer Gerichte ergänzt hat und auch zur Anwendung bringt.

Der Code de la Route zeigt, dass in einem Verkehrsgesetz keine neuen, praktisch nicht erprobten Vorschriften Aufnahme finden sollten. Den besten Beweis dafür leisten dessen Vorschriften über die Beleuchtung der Automobile [1]). Die neuartige und ungenaue Formulierung des Art. 24 des Code de la Route hatte zur Folge, dass der Ministre des Travaux publics angewiesen werden musste, durch speziellen «Arrêté» die technische Seite der Automobilbeleuchtung zu regeln. Der «Arrêté» vom 28. Juli 1923 konnte sich aber nicht auf diese Aufgabe beschränken. Bezeichnenderweise lautet sein Titel: «Arrêté fixant les conditions auxquelles doivent répondre les dispositifs d'éclairage des véhicules automobiles et *expliquant l'article 24.*» Schon ein Jahr nach dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes machte sich also das Bedürfnis

[1]) Siehe Anhang 174 f.

geltend, den Artikel über die Beleuchtung näher zu umschreiben, da er durchaus unverständlich abgefasst war [1]).

Es ist möglich, solche Schwierigkeiten bei der Schaffung eines schweizerischen Verkehrsgesetzes zu vermeiden, wenn dabei der oben angedeutete Weg beschritten wird, und es sich der Gesetzgeber zu Pflicht macht, nur praktisch erprobte Vorschriften darin aufzunehmen.

Da Art. 37bis BV dem Bund ausdrücklich nur das Recht einräumt, Vorschriften über die Automobile und Fahrräder aufzustellen, fehlt ihm die Kompetenz, ein allgemeines eidgenössisches Verkehrsgesetz zu schaffen. Immerhin ist dieses Ziel durch den Erlass eines Bundesgesetzes erreichbar, welches sich auf alle Strassenbenützer, oder nach französischem Vorbild auf die Strassenbenützung überhaupt, in dem Umfang erstreckt, als ein Zusammenhang mit der Strassenbenützung durch Automobile und Fahrräder besteht.

§ 9.

Die zivilrechtlichen Grundlagen der Haftpflicht in der Schweiz und in Frankreich.

Für die beiden Länder gilt gemeinsam, dass die Haftpflicht des Automobilisten nicht nach einem Spezialgesetz, sondern nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regeln über die Haftung für unerlaubte Handlung beurteilt wird.

Diese Regelung ist insofern günstig, als sie eine Komplikation in der Gesetzgebung vermeidet. Wenn die gerichtliche Beurteilung der zivilrechtlichen Folgen eines Automobilunfalles nach einem speziell nur für diesen Fall geltenden Gesetz zu erfolgen hat, so besteht die Gefahr, dass dadurch der Zusammenhang mit der übrigen Rechtsprechung unterbunden wird. Die Gerichte sind gezwungen, eine neue Praxis heranzubilden und können sich zur Motivierung ihrer Ansicht auf keine Urteile beziehen, welche nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regeln gefällt wurden. Es wird sich stets fühlbar machen, dass ein spezielles Automobilhaftpflichtgesetz eine einzelne Materie aus dem Zusammengang mit

[1]) Vgl. Amblard, Le Code de la Route 104 ff., und Blaisot, Commentaire juridique et pratique du Code de la Route 47 ff.

andern Erscheinungen des Rechtslebens herausreisst und isoliert. Gerade bei Automobilunfällen spielen aber oft Fragen, die sich nicht speziell auf die Haftpflicht des Automobilisten beziehen, eine Rolle [1]). Soll nun die Haftpflicht des Automobilisten nach einem Spezialgesetz beurteilt werden, so führt es zu einer grossen Rechtsunsicherheit, wenn in ein und demselben Prozess für einzelne Fragen, welche für die Bildung der richterlichen Ansicht ebenso wichtig sind wie die Hauptsachen selber, das allgemeine Schadenersatzrecht da zu Hilfe genommen werden muss, wo das Spezialgesetz keine passenden Vorschriften enthält. Das Spezialgesetz kann unmöglich alles abschliessend ordnen. Daraus ergeben sich Schwierigkeiten, da von Fall zu Fall entschieden werden muss, inwieweit seine Bestimmungen zur Anwendung zu kommen haben.

Die in der Schweiz und in Frankreich geltende Regelung, dass Schadenersatzprozesse, welche infolge eines Automobilunfalles angestrengt werden, mangels eines Spezialgesetzes nach den allgemeinen Vorschriften entschieden werden müssen, ist deshalb vorteilhaft, wenn nur diese allgemeinen Erwägungen in Betracht gezogen werden, denn es liegt im Interesse eines jeden Landes, dass seine Gesetzgebung möglichst wenig durch Spezialerlasse kompliziert wird. Nur schwerwiegende Gründe sollten dazu Anlass geben, eine Spezialregelung zu schaffen.

Auf dem Gebiete der Automobilhaftpflicht besteht aber ein solcher Grund, der für ein Spezialgesetz spricht: *Der Beweisnotstand des Klägers* [2]).

Sowohl die schweizerischen als auch die französischen Gerichte haben sich bisher mit vollständig verschiedenem Enderfolg bemüht, auf Grund des allgemeinen Zivilrechtes dem Kläger seine schwierige Lage zu erleichtern und eine befriedigende Lösung zu finden. Bis vor wenigen Jahren war eine grosse Ähnlichkeit zwischen der schweizerischen und der französischen Rechtsprechung festzustellen. In beiden Ländern gingen die Gerichte von

[1]) BG 21. Dezember 1907, Sem jud *30* 225 ff.; BG 27. November 1908, Sem jud *31* 146; Cour de Justice civile Genf, 25. Juni 1910, Sem jud *32* 510; dito 22. Juni 1917, JZ *14* 270 Nr. 232; dito 21. Dezember 1917, Sem jud *40* 59; BG 14. März 1918, BGE *44* [2] 66; BG 22. Februar 1927, Sem jud *49* 200; Cour de Justice Genf, 29. April 1927, Sem jud *49* 401; BG 16. Mai 1927, Sem jud *49* 423.

[2]) Vgl. oben 18 ff.

der wesensgleichen allgemeinen Bestimmung aus; Art. 1382 und 1383 C c sind eng verwandt mit Art. 41 OR. Wenn sich auch die Begriffe «Verschulden» und «Widerrechtlichkeit» des schweizerischen Rechtes und das Prinzip der «faute», welches die französische Schadenersatzlehre beherrscht, nicht decken [1]), so sind doch die praktischen Auswirkungen der Art. 1382 und 1383 C c einerseits und diejenigen des Art. 41 OR andererseits dieselben. In beiden Ländern wird demjenigen, welcher Schadenersatz beansprucht, der volle Beweis überbunden, während dem Beklagten in dieser Hinsicht keine Pflichten obliegen. Hier wie dort führte dies zu denselben Unzulänglichkeiten. Die schwierige Beweislage des Klägers ergab oft unbefriedigende Resultate, so dass sich die Gerichte nach einem Ausweg umsehen mussten, der Milderung verschaffen konnte, ohne dass dadurch das Zivilrecht verletzt wurde.

In beiden Ländern tendierte die Rechtsprechung sehr darauf, durch eine weitherzige Interpretation der zivilrechtlichen Grundprinzipien der Schadenersatzlehre den Beweisnotstand des Klägers zu mildern. Die Rechtsprechung über die Automobilhaftpflicht wurde von dieser langsamen Weiterentwicklung der allgemein anerkannten Grundsätze mitergriffen.

Schon zu Ende des 19. Jahrhunderts nahm die Lehre von der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit in allen Ländern einen grossen Aufschwung. Allerorts zeigte sich deutlich eine Fortbildung in der Richtung einer Verschärfung der Haftung. Zahlreiche neue Theorien wurden aufgestellt, welche neben die althergebrachte Lehre vom Verschulden neue Haftungsprinzipien stellten. Bald kristallisierte sich die Lehre von der Verursachung aus all den neuen Theorien heraus. Die Kausalhaftung vermochte aber nicht, die Verschuldenshaftung direkt zu beeinflussen, sondern die beiden Prinzipien bestanden fortan nebeneinander; jedem wurde durch die Gesetzgebung seine bestimmtes Anwendungsgebiet zugewiesen. Das Veranlassungsprinzip fand auch in den verschiedenen Kodifikationen des Zivilrechtes Eingang oder hatte schon längst Eingang gefunden, und wurde nur neu entdeckt [2]). Aber hier findet es stets nur auf gewisse, eng umschriebene Tatbestände Anwendung

[1]) Vgl. oben 14 ff. und 60 f.
[2]) Vgl. oben 61 ff.

wie auf die Haftpflicht für Tiere, Gebäude und für Personen, für welche man verantwortlich ist (Art. 55—58 OR, Art. 333 ZGB).

Bei diesen Beispielen liegt der Kausalhaftung eine besondere Gefährdung zugrunde [1]), wie denn überhaupt das neue Prinzip durch besondere Gefährdung gerechtfertigt wird. Zahlreiche zu Ende des 19. Jahrhunderts aufgetauchte Spezialgesetze enthalten das Veranlassungsprinzip in reinster Form. So die Spezialgesetze des In- und Auslandes über die Haftung der Eisenbahnen, der Fabriken und der elektrischen Anlagen, sowie die verschiedenen Gesetze des Auslandes über die Automobilhaftpflicht. In seinen Auswirkungen weist das Veranlassungsprinzip von Land zu Land und von Gesetz zu Gesetz grosse Unterschiede auf, immer bleibt aber seine Grundidee dieselbe. Dem alten Verschuldensprinzip erwuchs auf diese Weise ein Rivale, der dieses aber nicht zu beseitigen vermochte, sondern bloss verhinderte, dass es sich auf neue, bisher unbekannte Gebiete des Haftpflichtrechtes ausdehnen konnte.

Aber auch das Verschuldensprinzip selber wurde immer weiter ausgebaut und wesentlich verfeinert. Neue Ideen gewannen Gestalt, so z. B diejenige der Proportionalität von Schuld und Leistung sowie diejenige des konkurrierenden Verschuldens [2]).

Diese neuen Ideen, von der Wissenschaft und der Praxis gemeinsam ausgebildet, haben eine bedeutende Rolle in der Entwicklung der Rechtsprechung in Automobilhaftpflichtfällen gespielt. In der Schweiz und auch in Frankreich zeigt sich diese Entwicklung deutlich. Hier wie dort blieb die Verschuldenshaftung Grundlage. Ein neues Prinzip liess sich nicht einführen, da das Gesetz keine Handhabe dazu bot oder in Frankreich wenigstens nicht zu bieten schien. Die Gerichte beider Länder verfielen deshalb auf denselben Ausweg. Die grundlegenden Begriffe mussten wohl oder übel beibehalten werden, sie wurden aber von den Gerichten für den speziellen Fall umgeformt und äusserst weit gefasst. So kamen die Gerichte dazu, den Begriff «Verschulden» beziehungsweise «faute» so auszudehnen, dass er an Verursachung grenzte [3]).

[1]) Hedemann, Die Fortschritte des Zivilrechtes im XIX. Jahrhundert 83.

[2]) Vgl. Hedemann, op. cit. 99 ff.

[3]) BG 10. März 1925, Sem jud *47* 289; vgl. Bordeaux, 30. Dezember 1904, DP 1905 *2* 431; Chevalier, La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente 12 f.

Hand in Hand mit der Streckung dieser Begriffe ging auch die Weiterfassung des Begriffes der Widerrechtlichkeit (im schweizerischen Recht) und desjenigen des Kausalzusammenhanges [1]).

Wie gross der Einfluss des Verursachungsprinzips ist, zeigt beispielsweise ein Urteil der Cour de Justice civile des Kantons Genf vom 13. Oktober 1927 [2]). In diesem Urteil wird ausgeführt, dass der Automobilverkehr eine ähnliche Gefahr für die öffentliche Sicherheit schaffe wie der Betrieb einer Eisenbahn oder eines Trams, weshalb das Zivilrecht zu Lasten des fehlbaren Automobilisten, in Anlehnung an das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, mit äusserster Strenge zu interpretieren sei.

Es scheint nach diesem Urteil, dass die Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durch das fahrende Automobil an die Stelle der Widerrechtlichkeit treten soll. Das steht jedoch im Gegensatz zur Ansicht des Bundesgerichtes über die Widerrechtlichkeit [3]):

> Für die Feststellung der Widerrechtlichkeit einer Handlung ist, nach konstanter Praxis des Bundesgerichts, massgebend, ob sie gegen positive kantonale oder eidgenössische Schutznormen, oder aber gegen allgemeine Normen der Rechtsordnung verstösst.

Wenn man diese Umschreibung der Widerrechtlichkeit durch das Bundesgericht aufrechterhalten will, so darf nicht an deren Stelle die Tatsache gesetzt werden, dass das Automobil für die Mitbenützer der Strasse eine gewisse Gefahr bedeutet. Die weitgehendste Interpretation der Widerrechtlichkeit, welche noch in die allgemeine Definition des Bundesgerichts hineinpasst, ist die, dass derjenige Automobilist widerrechtlich handelt, welcher sich nicht an die allgemeine Regel hält, das Leben oder die Sicherheit seiner Mitmenschen nicht zu gefährden [4]). Hier wird das Verhalten des Automobilisten zum Ausgangspunkt genommen, während die Cour de Justice civile in ihrem Urteil die Gefährlichkeit des fahrenden Automobils als solches ins Auge fasst.

In einem andern Urteil weist derselbe Gerichtshof darauf hin, dass trotz der Tendenz des Bundesgerichtes, gegen fehlbare Auto-

---

[1]) Guhl, Die Rechtsprechung des Bundesgerichtes im Zivilrecht im Jahre 1925, in ZBJV *62* 451.

[2]) Sem jud *48* 329.

[3]) BGE *47* [2] 179; ähnlich BGE *32* [2] 279; vgl. Pfister, Fragen aus dem Gebiete der Widerrechtlichkeit 67 f.

[4]) Vgl. oben 14 ff.

mobilisten mit äusserster Strenge vorzugehen, diesen doch immer ein Verschulden, wenn auch nur ein ganz leichtes, nachgewiesen werden müsse, um ein verurteilendes Erkenntnis fällen zu können. Auch in Frankreich findet sich in verschiedenen Urteilen [1]) dieser Hinweis, dass ein Verschulden notwendig vorhanden sein müsse. Der Umstand, dass sich die Gerichte selber das Gesetz in Erinnerung rufen müssen, zeigt deutlich, dass infolge der weitherzigen Interpretation der zivilrechtlichen Grundbegriffe die Gefahr einer völligen Missachtung derselben besteht.

Nachdem nun aber die französischen Gerichte, gestützt auf das Zivilrecht, einen Ausweg aus diesem Wirrwarr gefunden haben, der ihnen durch eine schöpferische Auslegung des Art. 1384 C c ermöglicht wurde [2]), trennen sich die Wege der schweizerischen und der französischen Rechtsprechung in Automobilhaftpflichtsfällen. Da im schweizerischen Obligationenrecht eine dem Art. 1384 Al. 1 C c entsprechende Bestimmung fehlt, wird die Haftpflicht des Automobilisten von den schweizerischen Gerichten niemals auf Grund der allgemeinen Schadenersatzlehre in befriedigender Weise gelöst werden können. Man könnte höchstens daran denken, an Stelle des Art. 41 OR den Art. 58 OR über die Haftpflicht des Werkeigentümers auf das fahrende Automobil anzuwenden. Das Bundesgericht hat aber diesen Gedanken sehr bestimmt abgelehnt [3]).

Für die schweizerischen Verhältnisse ist deshalb zu wünschen, dass ein besonderes Haftpflichtgesetz für die Automobilisten der gegenwärtigen Rechtsunsicherheit ein Ende bereite. Begriffe, die bisher feststanden und an denen kein Gericht zu rütteln wagte, wurden nach und nach durch die weitgehenden Urteile in Automobilhaftpflichtsfällen schwankend und nahmen langsam eine durchaus neue Gestalt an. Dieses Suchen nach einem Ausweg, der sich in unserer Zivilgesetzgebung nirgends findet, kann ganz allgemein bedenkliche Folgen zeitigen. Es besteht die Gefahr, dass sich diese Unsicherheit der Gerichte und deren gezwungene Auslegung der Grundideen, auf welche unsere ganze Schadenersatzlehre aufgebaut

---

[1]) 29. April 1927, Sem jud *49* 376 ff.; Bordeaux, 30. Dezember 1904, DP 1905 *2* 431; Cass req 22. März 1911, DP 1911 *1* 354; Paris, 13. November 1925, Gaz Pal 1926 *1* 31.

[2]) Vgl. oben 61 ff.

[3]) BG 19. Februar 1916, Sem jud *38* 343 ff.; vgl. oben 12.

ist, auf andere Gebiete übertragen wird. Das Automobil hat heute eine so grosse Verbreitung, dass seine Sonderstellung, die ihm nach dem geltenden Recht nicht zukommen kann, leicht die ganze Schadenersatzlehre beeinflussen könnte.

Die Unsicherheit, welche in der Rechtsprechung über die Automobilhaftpflicht besteht, kann in der Hauptsache auf die Beweisschwierigkeiten zurückgeführt werden, mit welcher der Kläger zu kämpfen hat. Es wird deshalb die Hauptaufgabe eines neuen Gesetzes sein, dem Kläger die Beweislast abzunehmen. Wie man die Umkehrung der Beweislast theoretisch begründen will, spielt praktisch keine Rolle. Es könnten dazu sowohl Elemente des Gefährdungs- oder Verursachungs- als auch des Billigkeitsprinzips herangezogen werden. Es dürfte von Vorteil sein, kein vollständig neues Prinzip in unser Recht einzuführen, sondern das neue Gesetz an eine bereits bestehende spezielle Haftpflichtbestimmung anzulehnen. In Frage kommt hier vor allem die Haftpflicht des Tierhalters oder diejenige der Eisenbahn. Im einen wie im andern Fall handelt es sich um Bestimmungen, die den Gerichten bekannt sind und sich seit langer Zeit eingelebt haben. Es bedeutet einen Vorteil, wenn nicht ein durchaus neues und fremdes Haftungsprinzip plötzlich Anwendung findet, sondern ein Prinzip, das in ähnlicher Form bereits besteht und sich auch bewährt hat.

Es ist anzunehmen, dass die Haftpflicht des Automobilisten zusammen mit einer eidgenössischen Regelung des Strassenverkehrs in demselben Gesetz geordnet werden wird. Die beiden Materien sind so eng miteinander verwandt, dass sich diese Anordnung empfiehlt. Immerhin muss man dabei vor Augen halten, dass dieses Vorgehen eine Gefahr in sich schliesst: Die Verkehrsgesetzgebung kann durch die Aufnahme der Haftpflichtsbestimmungen für Automobilschaden dahin beeinflusst werden, dass sie den Charakter eines Spezialgesetzes für die Automobilisten erhält. Deshalb sollte die äussere Anordnung des Gesetzes so gehalten werden, dass der Teil über den Verkehr auf den öffentlichen Strassen einerseits und derjenige über die Haftpflicht des Automobilisten andererseits streng voneinander geschieden werden.

Es ist erklärlich, dass die meisten Automobilfahrer solche verschärfte Haftpflichtsbestimmungen als eine Benachteiligung empfinden werden. Eine Zusammenfassung der Verkehrsbestim-

mungen aber, die für alle Strassenbenützer gleichmässig zur Anwendung kommen, und der Automobilhaftpflicht bringt auch den Automobilisten einen Vorteil, denn durch eine genaue Regelung des gesamten Strassenverkehrs wird ihm ein Äquivalent dafür gegeben, dass seine zivilrechtliche Verantwortlichkeit eine wesentliche Verschärfung erleidet. Dasselbe Gesetz, das ihm den Beweis auferlegt und ihn somit theoretisch schlechter stellt als das bisherige Recht, gibt ihm auch Verteidigungswaffen an die Hand, die ihm früher überhaupt nicht oder nur sehr lückenhaft zu Verfügung standen. Während heute Verkehrsvorschriften hauptsächlich nur zu Lasten des Automobilisten bestehen, und die geltenden Haftpflichtsbestimmungen mit äusserster Strenge gegen ihn zur Anwendung gebracht werden, wird ein neues Gesetz klare Vorschriften über dessen zivilrechtliche Verantwortlichkeit enthalten, welche bei gerechter Anwendung nicht wesentlich strenger sein werden, als die bisherigen in der Art, wie sie die Gerichte heute auslegen.

Während in der Schweiz ein Spezialgesetz über die Haftpflicht des Automobilisten unbedingte Notwendigkeit geworden ist, befindet sich Frankreich in der glücklichen Lage, keine derartige Änderung vornehmen zu müssen. Dort war das Automobil dazu berufen, den Gerichten Anlass zu geben, eine seit ungefähr vier Jahrzehnten langsam sich entwickelnde Rechtsprechung abzuschliessen [1]). Das Endresultat dieser Entwicklung bedeutet für die französischen Gerichte, speziell für die Cour de Cassation, einen grossen Erfolg. Das gefundene Ergebnis entspricht den praktischen Bedürfnissen in jeder Hinsicht und passt sich völlig dem althergebrachten Zivilrecht an, ohne dessen Sinn Gewalt anzutun. Wenn auch die neue «Théorie du risque» noch immer ihre Gegner hat, auch unter den Gerichten, so ist doch anzunehmen, dass diese bald völlig durchdringen wird, so dass die Schaffung eines Spezialgesetzes über die Automobilhaftpflicht sich umgehen lässt [2]).

---

[1]) Vgl. oben 59 ff.

[2]) Cour de Cassation, de toutes chambres réunies, 13. Februar 1930, Journal de Genève vom 7. März 1930 Nr. 65.

Anhang.

A. Das Automobilkonkordat von 1914.

Das Konkordat ist in fünf Kapitel eingeteilt. Das erste Kapitel enthält die Vorschriften über die Motorfahrzeuge und lehnt sich eng an die «Internationale Übereinkunft über den Automobilverkehr» vom 11. Oktober 1909 an. In den Artikeln 2—6 des Konkordates sind genau die gleichen allgemeinen Bedingungen gestellt, wie in Art. 1 der Convention.

Jeder Wagen muss, bevor er zum öffentlichen Verkehr zugelassen werden darf, von der zuständigen Behörde oder von einer hierzu ermächtigten Gesellschaft oder Genossenschaft auf Grund einer durch Sachverständige vorgenommenen Prüfung anerkannt werden (Art. 3). Diese Prüfung hat sich auf folgende Punkte zu erstrecken:

1. Allgemeine Betriebssicherheit, möglichster Ausschluss jeder Feuers- und Explosionsgefahr, möglichste Verringerung des Geräusches, Gefahrlosigkeit für den Verkehr, möglichst geringe Rauch- oder Dampfentwicklung (Art. 3).
2. Zweckmässigkeit und gute Wirkung der Lenkvorrichtung, der zwei voneinander unabhängigen Bremsen, des Auspufftopfes und des Rückwärtsganges (Art. 4).
3. Praktische Anordnung der Griffe zur Bedienung des Fahrzeuges (Art. 5).
4. Jedes Chassis muss einen Schild tragen, der die Firma des Erstellers, die Fabriknummer des Chassis, die Stärke des Motors in HP. sowie das Leergewicht mit Gummireifen angibt (Art. 6).

Wenn der Motorwagen diesen Anforderungen entspricht, wird eine Bewilligung ausgestellt, dass er zum Strassenverkehr zugelassen ist (Art. 7). Diese Verkehrsbewilligung ist alljährlich zu erneuern. Sie hat für das ganze Konkordatsgebiet Gültigkeit. Mit

der Veräusserung des Motorwagens ist sie übertragbar (Art. 8). Motorräder werden unter denselben Bedingungen zum Verkehr zugelassen, jedoch genügt für sie *eine* auf das Hinterrad wirkende Bremse. Ein Rückwärtsgang ist nicht erforderlich, ebensowenig das in Art. 6 verlangte Schild auf dem Chassis (Art. 10).

Die wichtigste Bestimmung des ganzen Konkordates ist diejenige des Art. 11. Hier wird vorgeschrieben, dass die Verkehrsbewilligung nur dann erteilt werden darf, wenn der Eigentümer des Fahrzeuges nachweist, dass er bei einer anerkannten Versicherungsgesellschaft eine Haftpflichtversicherung im Betrage von mindestens Fr. 20,000 für ein Automobil und von mindestens Fr. 10,000 für ein Motorrad zur Deckung des Schadens abgeschlossen hat, der bei einem durch das Fahrzeug verursachten Unfall aus der Tötung oder körperlichen Verletzung von Drittpersonen entstanden ist. Erzieherisch soll die zwingende Vorschrift wirken, wonach der Versicherte auf alle Fälle $^1/_{10}$ des entstandenen Schadens, mindestens aber Fr. 100, selber zu tragen hat.

Alle diese Vorschriften beziehen sich auf das Automobil selber, während in den Artikeln 12—18 genau bestimmt wird, welchen Personen auf Grund einer Prüfung die Bewilligung erteilt werden darf, ein Automobil zu führen. Bedingung ist das zurückgelegte 18. Altersjahr und ein guter Leumund. Vom Erwerb der Fahrbewilligung ist ferner ausgeschlossen, wer als Trinker bekannt ist oder wer an einem Gebrechen wie Epilepsie, erhebliche Kurzsichtigkeit oder Taubheit leidet, das ihm die sichere Führung eines Motorfahrzeuges unmöglich macht (Art. 12). Die Prüfung hat sich nicht nur darauf zu erstrecken, ob der Bewerber befähigt ist, einen Motorwagen zu führen, sondern er hat sich auch über Kenntnis der einzelnen Bestandteile des Motorwagens und der einschlägigen Verkehrsbestimmungen auszuweisen (Art. 13). Wenn der Bewerber die Fahrprüfung mit Erfolg besteht, so wird ihm die Fahrbewilligung ausgestellt. Sie ist persönlich und unübertragbar (Art. 14). Sie hat für alle Konkordatskantone Gültigkeit (Art. 16) und muss alljährlich wie die Verkehrsbewilligung erneuert werden. Sie kann bei wiederholter Übertretung oder bei schwerer Verletzung der Verkehrsbestimmungen, sowie wenn der Inhaber anderweitig verurteilt wird, oder sich ein Gebrechen einstellt, das ihm nicht mehr

erlaubt, ein Automobil sicher zu steuern, von der Behörde, welche sie ausgestellt hat, zeitweilig oder ganz zurückgezogen werden. Auch dieser Rückzug gilt für alle Konkordatskantone (Art. 16). Fahrten zu Lernzwecken dürfen nur mit Zustimmung der zuständigen kantonalen Behörden in Begleitung einer mit einer Fahrbewilligung versehenen Person ausgeführt werden (Art. 17). Die Führer von Motorrädern sind denselben Bestimmungen unterworfen wie diejenigen von Automobilen (Art. 18).

Das eidgenössische statistische Bureau hat über alle von den Kantonen ausgestellten Verkehrs- und Fahrbewilligungen, über alle Handänderungen von Motorwagen und Motorrädern, sowie über die militärische Einteilung der Wagenführer ein Register zu führen. Der Rückzug einer Bewilligung muss allen Konkordatskantonen mitgeteilt werden (Art. 19).

Die Ordnung der Steuern und Gebühren ist Sache der Kantone (Art. 20). Ausländische Wagen sind von Taxen befreit, wenn ihr Aufenthalt in der Schweiz nicht länger als drei Monate dauert, und sofern der Herkunftsstaat Gegenrecht hält (Art. 21). Sache der Kantone ist auch die Ausstellung der internationalen Fahrausweise. Diese gestatten den freien Verkehr in allen Staaten, welche der internationalen Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr vom 11. Oktober 1909 [1]) beigetreten sind. Die Gültigkeitsdauer dieser internationalen Fahrausweise ist auf ein Jahr vom Datum der Ausgabe an beschränkt (Art. 22).

Art. 23—26 enthalten ausführliche Bestimmungen über die Art und Anordnung der Nummernschilder an Automobilen und Motorrädern.

Art. 27—29 ordnen die Herkunftsbezeichnungen und Nummernschilder der ausländischen Wagen, die in der Schweiz zirkulieren. Sie knüpfen an die Bestimmungen der internationalen Konvention vom 11. Oktober 1909 an.

Als Beleuchtung wird von Beginn der Dämmerung an für Motorwagen vorne zwei weisse Lichter und hinten ein rotes Schlusslicht verlangt. Der hintere Nummernschild soll so beleuchtet werden, dass er deutlich lesbar ist. Ein Wagen, der geschleppt wird, muss ebenfalls ein rotes Schlusslicht tragen. Über die Licht-

[1]) Vgl. oben 9 f.

stärke wird nur gesagt, dass die Strasse auf eine genügende Strecke hin beleuchtet werden müsse, und dass stark blendende Lichter in Ortschaften untersagt sind. Noch viel primitiver sind die Beleuchtungsvorschriften für Motorräder: hier soll ein weisses, auf der Rückseite mit einem roten Glase versehenes Licht genügen, das seitwärts auf der vorderen Gabel anzubringen ist (Art. 30).

Speziell diese Beleuchtungsvorschriften werden denn auch infolge ihrer absoluten Unzulänglichkeit von den einzelnen Kantonen in ihren Ausführungsverordnungen ergänzt. Sie entsprechen wohl dem Stande der Automobilbeleuchtungstechnik vom Jahre 1914, wo elektrische Scheinwerfer noch so gut wie unbekannt waren.

Das Horn mit tiefem Ton soll ausdrücklich für Automobile reserviert werden, für alle andern Fahrzeuge ist dessen Anwendung als Signal verboten. Mundpfeifen, mehrtönige Hupen und Sirenen sind ausserhalb der Ortschaften gestattet. Motorräder sollen ausschliesslich mit einem Horn mit gellendem Ton versehen sein. Als allgemeine Weisung ist vorgeschrieben, dass der Führer die Warnvorrichtung so oft es zur Sicherheit des Verkehrs als nötig erscheint, namentlich bei scharfen Kurven, zur Anwendung bringen solle. Obligatorisch ist die Anwendung dann, wenn von einer Strasse in eine andere eingebogen wird. Signal zu geben ohne Grund ist in Städten, Dörfern und zur Nachtzeit verboten (Art. 31). Auch diese Vorschriften über die Warnsignale sind reichlich veraltet. Sie stammen aus einer Zeit, wo die elektrischen Signalapparate noch nicht erfunden waren, während es heute niemandem mehr einfällt, sich einer Mundpfeife oder eines Hornes, das ein ganzes Lied spielen kann, zu bedienen. Vielfach wurden diese Vorschriften durch kantonale Bestimmungen abgeändert. Auch der Unterschied, der zwischen dem Automobilhorn und dem Motorradhorn bestehen soll, ist heute in der Praxis ganz verschwunden. Die modernen, starktönenden elektrischen Warnsignale werden ohne Unterschied sowohl für Automobile wie auch für Motorräder verwendet. Sehr wichtig dagegen ist heute noch die Vorschrift, in welchen Fällen das Horn zur Anwendung gebracht werden soll. Einzig wenn von einer Strasse in die andere eingebogen wird, *muss* die Warnvorrichtung zur Anwendung kommen. In allen andern Fällen ist es Sache des Gerichtes, zu entscheiden, ob in einem konkreten Fall

die Sicherheit des Verkehrs es erfordert hätte, dass Signal gegeben worden wäre. Bei einer Kurve ist namentlich zu prüfen, ob sie so scharf und unübersichtlich sei, dass es Pflicht des Automobilisten gewesen wäre, *aus Gründen der Verkehrssicherheit*, aber nicht obligatorischerweise, Signal zu geben. Das Nichthupen an und für sich bei einer Kurve kann aber nach dem klaren Wortlaut des Konkordates niemals ein Verschulden des Führers darstellen [1]).

Eine Bestimmung, die für den Schutz der Fussgänger und der übrigen Strassenbenützer aufgestellt worden ist, ist die des Art. 32: Das Fahren mit offenem Auspuff ist untersagt. Belästigender Rauch soll tunlichst vermieden werden. Für die Beurteilung des Verschuldens kann dieser Artikel höchstens in Fällen, wo Pferde oder andere Tiere vor einem Automobil scheu werden, heran gezogen werden [2]).

Die Art. 33—38 enthalten die Vorschriften über die Geschwindigkeit. Es sind das die Bestimmungen des Konkordates, die wohl am meisten umstritten sind. Auf jeden Fall sind sie heute nach 15 Jahren ziemlich veraltet und werden nur in den seltensten Fällen respektiert. Brennwald schreibt darüber:

«In Zürich selbst und auch sonst fast überall ist ein Innerortstempo von 30 km toleriert — solange nichts passiert. Dann aber wird es dem Automobilisten zum Verschulden gerechnet, wenn er mehr als 18 km fuhr [3]).»

Am 10. April 1929 wurde diese Auffassung ausdrücklich vom zürcherischen Obergericht widerlegt. Eine höhere Innerortsgeschwindigkeit als 18 km soll demnach nicht einmal toleriert sein.

Das Statthalteramt Zürich hatte beim zürcherischen Obergericht eine Nichtigkeitsbeschwerde gegen ein Urteil des Bezirksgerichtes Zürich eingereicht, welche einstimmig gutgeheissen wurde. Das Bezirksgericht hatte sich auf den Standpunkt gestellt, dass in neuester Zeit Überschreitungen der Bestimmungen des Konkordates und der kantonalen Verordnung über den Verkehr mit Motorfahrzeugen behördlicherseits geduldet würden, die Vorschrift über die zulässige Höchstgeschwindigkeit also nicht mehr gehandhabt werde, und deshalb Überschreitungen dieser Vorschrift nicht mehr bestraft werden könnten.

---

[1]) Vgl. darüber oben 29 ff.
[2]) Vgl. darüber oben 46 ff.
[3]) AR 30. April 1926 Nr. 28 1.

In der Beratung des Obergerichtes wurde mit Nachdruck betont, dass es seinerseits diesen Standpunkt nie eingenommen habe und nie hätte einnehmen können. Es stellte fest, dass auch die Polizeibehörden immer büssen, wenn sie infolge eines Vorfalles Kenntnis von Übertretungen der Geschwindigkeitsvorschriften erlangen. Aus dem Umstand, dass sich die Verkehrspolizei bei dem heutigen gewaltigen Umfange des Verkehrs mit Motorfahrzeugen nicht mehr darauf verlegen könne, bei jedem vorbeifahrenden Motorfahrzeug die Geschwindigkeit zu messen, und deshalb wohl oder übel Überschreitungen in Kauf nehmen müsse, sei gar nichts für deren Straflosigkeit abzuleiten [1]).

Darüber, dass die Geschwindigkeitsvorschriften des Konkordates heute absolut unzulänglich sind, ist man sich einig. Verschiedene Kantone haben sie denn auch in ihren Ausführungsverordnungen wesentlich abgeändert [2]). Schon Art. 33, der den allgemeinen Grundsatz aufstellt, dass der Führer eines Motorwagens, wie derjenige eines Motorrades, die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges beständig beherrschen soll, gab in der Praxis Anlass zu grossen Kontroversen. Eine Überwachung des Automobilfahrers durch die Polizei, ob er diesem Artikel nachlebe, ist schlechterdings unmöglich. Akut wird deshalb die Frage der Beherrschung der Geschwindigkeit immer erst, wenn ein Unfall passiert ist. Auf jeden Fall müssen dabei immer alle Umstände genau geprüft werden, mit der Stoppuhr in der Hand kommt man hier nirgends hin [3]).

Bedeutend klarer ist Artikel 34: Der Führer hat den Lauf zu verlangsamen oder nötigenfalls sofort anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlass zu einem Verkehrshemmnis oder Unfall bieten könnte. Das gleiche hat zu geschehen, wenn ein Reit- oder Zugtier oder eine Viehherde vor dem Motorfahrzeuge Scheu zeigt.

Als Innerortstempo schreibt Art. 35 im Maximum das eines trabenden Pferdes vor und fügt in Klammern bei, dass das 18 km per Stunde bedeute. Diese Abfassung zeigt deutlich, wie sehr man im Jahre 1914 noch mit dem Pferdefuhrwerk rechnete. Das Automobil wurde auf die gleiche Stufe gebracht wie das althergebrachte

[1]) «Der Bund», 11. April 1929.
[2]) Vgl. unten 120 ff.
[3]) Vgl. oben 21 ff.

Pferd; man wollte nicht einsehen, dass das Automobil eben gerade hinsichtlich der Geschwindigkeit einen ganz wesentlichen Fortschritt gegenüber dem Pferd bedeutete.

Im selben Artikel werden noch eine Reihe von Fällen erwähnt, wo noch langsamer als ein trabendes Pferd gefahren werden muss. Eine typische Ermessensvorschrift ist wiederum Art. 35 Al. 4: Auf stark begangenen Strassen ist die Geschwindigkeit derart zu verringern, dass das Publikum weder durch Kotwurf noch durch Staubwirbel ernstlich belästigt wird. Wann ist eine Strasse «stark begangen»? Wann ist das Publikum «ernstlich belästigt»? Auch diese Vorschrift lässt den Gerichten, welche sich mit kleineren Fällen, wo wegen beschmutzten Kleidern etc. prozediert wird, zu befassen haben, reichlichen, wenn nicht zu reichlichen Spielraum in der Beurteilung des Verschuldens.

Gänzlich veraltet ist die Bestimmung, dass unter keinen Umständen rascher als 40 km in der Stunde gefahren werden dürfe, und dass diese Geschwindigkeit bei Nacht, Nebel oder beim Kreuzen mit anderen Fuhrwerken sogar auf 25 km in der Stunde herabgesetzt werden müsse (Art. 36). Kein einziger Automobilist hält sich heute noch an diese Grenzen. Hier gilt aber dasselbe wie beim Innerortstempo: Wer diese Maxima überschreitet, tut es auf sein eigenes Risiko. Wenn sich ein Unfall ereignet, wird es dem betreffenden Fahrer zum Verschulden gerechnet, dass er zu schnell fuhr.

Für das Befahren von Bergstrassen und andern engen und gefährlichen Strassen schreibt Art. 37 eine Maximalgeschwindigkeit von 18 km per Stunde und auch noch andere Sicherheitsmassnahmen vor.

Eine Vorschrift, die bis heute noch nie zur Anwendung gelangte, ist die, dass notorischen Schnellfahrern durch das zuständige kantonale Departement die Pflicht auferlegt werden kann, einen automatisch kontrollierenden Messapparat auf ihrem Wagen anzubringen. Ebensowenig hat die Konkordatskonferenz bis heute von ihrem Rechte Gebrauch gemacht, nach Einholung eines Gutachtens des eidgenössischen Departementes des Innern einen Kontrollapparat für alle Automobile vorzuschreiben.

Die Warnungstafeln für Automobile und Motorräder sollen auf dem gesamten Gebiet der Konkordatskantone einheitlich sein. (Art. 39.)

Die Art. 40—44 enthalten die Verkehrsvorschriften. Art. 40 behält den Konkordatskantonen das Recht vor, auf einzelnen Strassen den Motorwagenverkehr gänzlich zu verbieten oder zu beschränken. Einzelne Wege können ausdrücklich den Fussgängern vorbehalten werden. (Art. 41.)

Sehr wichtig ist die Vorschrift, dass immer rechts gefahren, rechts ausgewichen und links vorgefahren werden soll (Art. 42). Nichts anderes als die logische Folge aus dieser Vorschrift ist die Bestimmung, dass Strassenbiegungen nach rechts kurz und solche nach links ausreichend weit genommen werden sollen, um den entgegenfahrenden Fuhrwerken genügend Raum zu belassen (Art. 42 Al. 2).

Angehalten darf nur am Strassenrand werden, und zwar hat der Führer beim Verlassen des Fahrzeuges den Motor abzustellen und die Bremsen anzuziehen. Bei Nacht ist das stehende Fahrzeug reglementarisch zu beleuchten (Art. 43).

Der Führer eines Automobils, das geschleppt werden muss, muss im Besitze einer Fahrbewilligung sein (Art. 44).

Wenn sich beim Vorbeifahren eines Motorfahrzeuges ein Unfall ereignet, ist der Führer des Fahrzeuges verpflichtet, sofort anzuhalten, selbst wenn ihn kein Verschulden trifft. Er hat seinen Beistand anzubieten und, wenn Verletzte da sind, dafür zu sorgen, dass ihnen Hilfe zuteil werde. Auf erstes Verlangen hat er seine Fahrbewilligung vorzulegen, sowie seinen Wohnsitz und seinen gegenwärtigen Aufenthaltsort in der Schweiz genau anzugeben (Art. 45).

Die Polizei ist jederzeit berechtigt, Automobile anzuhalten und die Fahrbewilligung des Führers zu kontrollieren (Art. 46). Fabrikanten und Vermieter von Automobilen müssen stets eine genaue Kontrolle ihrer fahrenden Wagen und deren Führer zur Verfügung der Polizei halten (Art. 47).

Wett- und Probefahrten dürfen nur unter den in Art. 48 und 49 festgelegten Bedingungen erfolgen.

Im zweiten Kapitel des Konkordates (Art. 50—56) werden spezielle Vorschriften für Motorlastwagen und Motoromnibusse aufgestellt. Wie Art. 50 besagt, sind die schweren Lastwagen sowohl den allgemeinen Bestimmungen des ersten Kapitels wie auch den speziellen, den Schutz der Strassen bezweckenden Vorschriften dieses zweiten Kapitels unterworfen.

Die Gewichtsverhältnisse, die Bereifung, Felgenbreite werden genau geregelt für diese Art von Automobilen. Wichtig ist hauptsächlich, dass in Art. 52 spezielle Geschwindigkeitsvorschriften enthalten sind. Motorlastwagen bis zu sechs Tonnen Gesamtgewicht ist eine maximale Stundengeschwindigkeit von 15 km, schwereren eine solche von 12 und Motoromnibussen eine solche von 20 km gestattet.

Das dritte Kapitel (Art. 57—71) ist den Fahrrädern ohne Motorantrieb gewidmet.

Jeder Radfahrer muss im Besitze einer Ausweiskarte sein, jedes Fahrrad muss mit einem nummerierten Kontrollschild versehen sein. Die Ausweiskarte ist alljährlich zu erneuern (Art. 57 bis 60). Ausnahmen von diesen Bestimmungen gelten zugunsten der Militärradfahrer im Dienste und der Ausländer auf der Durchreise (Art. 61).

Als Alarmapparat dient beim Fahrrad eine bis auf 50 m hörbare Glocke oder Schelle. Jedes Fahrrad muss mit einer rasch und sicher wirkenden Bremse versehen sein. Nachts soll nur mit einer an der Vorderseite des Fahrrades angebrachten Laterne gefahren werden (Art. 62).

Die Verkehrsbestimmungen (Art. 63—71) sind ähnlich den für Automobile geltenden. Das Loslassen von Lenkstange und Pedal während des Fahrens ist untersagt.

Über die Geschwindigkeit ist nur vorgeschrieben, dass bei Biegungen und Strassenkreuzungen nicht schneller als 10 km in der Stunde gefahren werden darf (Art. 66).

Vorfahren und Ausweichen sind gleichgeordnet wie beim Automobil. Hingegen fehlt die Pflicht, rechts zu fahren, die für den Automobilisten ausdrücklich in Art. 42 erwähnt ist (Art. 67). Das Verhalten bei Unfällen ist wörtlich gleich geordnet wie für den Automobillenker (Art. 70).

Diese Bestimmungen für die Radfahrer sind lückenhaft. Besonders auffallend ist das Fehlen einer Bestimmung, dass der Radfahrer *stets* die rechte Strassenseite zu benutzen habe.

Hierin erschöpfen sich die materiellen Bestimmungen des Konkordates. Es folgen noch allgemeine Anleitungen, an die sich die Kantone zu halten haben beim Erlass der nötigen Strafbestimmungen, und in Kapitel 5 die Ausführungs- und Schluss-

bestimmungen. Am wichtigsten ist dabei die Bestimmung, dass die Konkordatskantone ergänzende Ausführungsbestimmungen zu dieser Verordnung erlassen können. Viele Kantone haben von dieser Ermächtigung reichlichen Gebrauch gemacht, einige so reichlichen, dass vom Konkordat ausser dieser Bestimmung des Artikels 74 nichts mehr übrig bleibt, als die allgemein anerkannten Grundsätze betreffend Rechtsfahren etc.

Was wir im Konkordate vermissen, sind Vorschriften, an die sich die andern Strassenbenützer zu halten haben. Man könnte dieses Fehlen solcher Vorschriften damit motivieren, dass das Konkordat ja ausdrücklich nur für den Automobil- und Fahrradverkehr bestimmt sei. Aber sogar in diesem Rahmen wären Vorschriften für alle Strassenbenützer durchaus am Platze, da weder das Fahrrad noch das Automobil irgendwelche bevorzugte Stellung im Verkehr einnehmen, sondern genau dieselben Strassen benützen müssen, wie alle übrigen Vehikel und die Fussgänger. Die Vorherrschaft des Automobils ist höchstens eine rein tatsächliche, bedingt durch sein massenhaftes Auftreten im Verkehr und durch seine Überlegenheit in bezug auf Geschwindigkeit und Grösse im Vergleich zu den übrigen Strassenbenützern. Es ist also nichts anderes, als ein absolut gerechter Wunsch aller Automobilfahrer, dass eine einheitliche Regelung für alle Strassenbenützer geschaffen werde. Eine rechtliche Sonderstellung des Automobils ist bei der heutigen Verbreitung dieses Transportmittels nicht gerechtfertigt.

Dieser dem Konkordat von 1914 anhaftende Fehler wurde denn auch besonders in Automobilistenkreisen bald als schwerer Mangel empfunden, konnte aber vorläufig nicht behoben werden, da gewisse automobilfeindliche Konkordatskantone diese Lösung für absolut zulänglich hielten und sich einer Erweiterung oder Revision widersetzten. Es blieb also den fortschrittlicher gesinnten Kantonen gar nichts anderes übrig, als selber die nötigen Vorschriften zu erlassen, was in Form von Ausführungsverordnungen zum Konkordat zu erfolgen hatte. Das konnte aber nur auf Kosten der durch das Konkordat angestrebten Vereinheitlichung geschehen, so dass heute ein grösserer Wirrwarr von Vorschriften von Kanton zu Kanton herrscht als vor dem Inkrafttreten des Konkordates [1]).

[1]) Vgl. unten 120 ff.

Die Ergänzung des Konkordates betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung vom 29. Dezember 1921 enthält wesentlich verschärfte Vorschriften für diese Art von Automobilen und auch für deren Lenker. Für diese Wagen wird eine besondere Verkehrsbewilligung verlangt, und auch der Lenker hat eine verschärfte Fahrprüfung zu bestehen (Art. 6). Er hat sich während der ganzen Dauer der Fahrt des Genusses alkoholischer Getränke zu enthalten (Art. 10). Die zuständigen Behörden sind jederzeit berechtigt, den Wagen genau zu überprüfen und zu kontrollieren, ob er noch all den gestellten Anforderungen entspreche.

B. Die Ausführungsbestimmungen der Konkordatskantone.

1. Kanton Zürich.

1. *Gesetz* über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 18. Februar 1923).

§ 1 dieses Gesetzes besagt, dass sich der Kanton Zürich zur Einhaltung der Konkordatsbestimmungen und der vom Bundesrat am 16. Dezember 1920 genehmigten Abänderung der Art. 7 und 22 verpflichtet. Ausgenommen wird Art. 11 über die Versicherungspflicht. § 3 des Gesetzes erhöht die Versicherungspflicht wesentlich und dehnt sie auch auf Fahrräder aus. Die Versicherungspflicht kann auch erfüllt werden durch die Mitgliedschaft bei einer Organisation, die ihre Mitglieder kollektiv bei einer in der Schweiz konzessionierten Versicherungsgesellschaft gemäss den gesetzlichen Vorschriften versichert. Für die Radfahrer kann der Staat eine Kollektivversicherung abschliessen und dafür eine jährliche Prämie von nicht über zwei Franken erheben (§ 4).

Genau geordnet werden auch die bei der Ausstellung einer Verkehrsbewilligung zu erhebenden Gebühren und deren Verwendung (§§ 5—11). Der Regierungsrat kann die Anbringung technisch zweckmässiger Verbesserungen an den Motorfahrzeugen obligatorisch erklären, sofern sie im allgemeinen Interesse liegen und ihre Anschaffung keine unverhältnismässigen Kosten verursacht (§ 12).

An den Nachmittagen der Sonn- und Festtage sowie des Nachts soll der Regierungsrat den Verkehr mit Motorfahrzeugen einschränken (§ 13).

§§ 15—17 enthalten die Strafbestimmungen.

2. *Verordnung* über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 20. Januar 1923).

§§ 1—14 handeln von der Erteilung der Verkehrs- und Führerbewilligung, während §§ 15—30 die Verkehrsvorschriften enthalten. Abweichend vom Konkordat wird die Maximalgeschwindigkeit geregelt. Innerorts beträgt sie, wie im Konkordat, 18 km per Stunde, auf Strassen mit ein- oder beidseitiger offener Bebauung 25 km und auf offener Strasse 40 km. Für Motorlastwagen sollen die Konkordatsbestimmungen gelten, während sich Motorlastwagen mit Personenbeförderung an die Bestimmungen des § 50 der Verordnung zu halten haben; sie dürfen nicht schneller als 20 km in der Stunde auf offener Strasse und 18 km innerorts fahren.

Die Radfahrer haben sich an folgende Maxima zu halten: innerorts 15 km, auf Strassen mit ein- oder beidseitiger offener Bebauung 20 km und ausserorts 25 km per Stunde (§ 15).

§ 16 dehnt die Bestimmungen betreffend Rechtsausweichen und Linksvorfahren auch auf die Fussgänger aus. Speziell wird sowohl den Radfahrern wie auch den Fussgängern die Pflicht auferlegt, die rechte Strassenseite zu benützen. Die Fussgänger müssen auf Strassen mit Trottoirs letzteres benützen und haben bei Kreuzung der Strasse unter Aufwendung entsprechender Vorsicht den kürzesten Weg zu nehmen.

In speziellen, in § 17 aufgezählten Fällen ist die Geschwindigkeit eines Motorfahrzeuges oder eines Fahrrades derart herabzusetzen, dass nötigenfalls sofort angehalten werden kann.

Das Mitführen von gefährlichen Werkzeugen, Geräten und Gegenständen in ungeschütztem oder den Verkehr gefährdenden Zustand auf Fahrrädern und Motorfahrzeugen ist untersagt (§ 20).

In Ergänzung der mangelhaften Beleuchtungsvorschriften des Konkordates bestimmt § 25, dass stark blendende Lichter vor und während der Begegnung mit Fuhrwerken, Motorfahrzeugen, Fahrrädern und sogar Personen abzublenden sind. Wenn ein Fahrzeugführer von den Lichtern eines entgegenkommenden Fahrzeuges derart geblendet wird, dass ihm ein sicheres Weiterfahren erschwert

oder verunmöglicht wird, hat er die Pflicht, langsamer zu fahren oder sogar anzuhalten.

§§ 29 und 30 enthalten Vorschriften, die den Lärm möglichst reduzieren sollen. Auspuffklappen sind untersagt; lärmende Motorlastwagen dürfen nachts nicht fahren.

Jedes Frühjahr ordnet der Regierungsrat im Einvernehmen mit den Konkordatskantonen den Verkehr der Motorfahrzeuge an Sonn- und Feiertagen (§ 33).

Auf Fahrrädern, die nicht zweiplätzig gebaut sind, dürfen nur Kinder nicht über 10 Jahre mitgeführt werden. Jugendlichen unter 18 Jahren ist auch das verboten (§ 34).

Für Motorräder gelten besondere Vorschriften, wenn eine zweite Person mitgeführt werden soll, ebenso wenn auf einem Motorrad mit Beiwagen eine dritte Person mitgeführt wird (§§ 36—41).

§§ 42—50 enthalten die Bestimmungen über die Motoromnibusse und Motorlastwagen mit Personenbeförderung. Sie sind in den Grundzügen gleich wie die Ergänzung des Konkordates vom 29. Dezember 1921.

Spezielle Bestimmungen gelten auch für Motorlastwagen und Traktoren mit Anhängewagen (§§ 51—69).

2. Kanton Bern.

1. *Gesetz* über die Strassenpolizei vom 10. Juni 1906.

Art. 14 ermächtigt den Grossen Rat, auf dem Dekretswege die notwendigen Vorschriften für den Motorwagen- und Fahrradverkehr aufzustellen und die bezüglichen Gebühren zugunsten der Staatskasse festzusetzen.

2. *Vollziehungsverordnung* zum Strassenpolizeigesetz (vom 5. Juni 1907).

§§ 4—17 dieser Verordnung enthalten die Verkehrsbestimmungen für alle Strassenbenützer mit Ausnahme der Automobile und Fahrräder.

§ 4 enthält die allgemeine Bestimmung, dass alle auf den öffentlichen Strassen und Wegen verkehrenden Fahrzeuge gut gebaut und mit einer sicher wirkenden, für die Strasse unschädlichen Hemmvorrichtung versehen sein sollen.

Jedes Fuhrwerk soll von einem kundigen Fuhrmann geleitet werden. Derselbe soll seinem Gefährt alle nötige Aufmerksamkeit schenken, dasselbe nicht unbewacht stehen lassen und während der Fahrt nicht schlafen (§ 9). Die Fahrgeschwindigkeit soll den Strassen- und Verkehrsverhältnissen angemessen sein (§ 11). Alle Fahrzeuge haben rechts auszuweichen und links vorzufahren (§ 12). Jedes Fuhrwerk, sowie jeder Schlitten und Handkarren hat bei Dunkelheit ein hellbrennendes, gut sichtbares Licht mitzuführen. Jedes Gespann muss bei Nebel und Schnee mit einem Geschell versehen sein (§ 13).

Fuhrwerke aller Art sollen nicht längere Zeit auf öffentlichen Strassen und Wegen stehen gelassen werden. Ist dies ausnahmsweise notwendig, so hat der Eigentümer derselben die zur Offenhaltung und Sicherheit des Verkehrs erforderlichen Vorkehrungen zu treffen und ist für allfällige durch seine Schuld entstandenen Unfälle verantwortlich (§ 15).

3. *Gesetz* betreffend Erhebung einer Automobilsteuer und Abänderung des Strassenpolizeigesetzes (vom 14. Dezember 1913).

Durch dieses Gesetz wird prinzipiell die Erhebung einer Steuer für den Verkehr von Automobilfahrzeugen mit Inbegriff der Motorvelos und der Dampflokomobile auf öffentlichen Strassen und Wegen beschlossen (Art. 1). Die näheren Bestimmungen über Anlage, Höhe und Bezug der Steuer sowie über die Folgen ihrer Nichtbezahlung werden einem *Dekret des Grossen Rates* vorbehalten (Art. 3).

4. *Dekret* betreffend die Automobilsteuer (vom 10. März 1914).

Es enthält die genauen Steueransätze für die einzelnen Motorfahrzeuge. Diese wurden wesentlich erhöht durch das Dekret betreffend Abänderung des Dekretes vom 10. März 1914 und betreffend Aufhebung des Dekretes vom 16. November 1920 betreffend die Automobilsteuer (vom 18. März 1924).

5. *Dekret* betreffend das interkantonale Konkordat über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 10. März 1914).

Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Beitritt des Kantons Bern zum neuen Konkordat zu erklären (§ 1). Falls das Konkordat aus irgendeinem Grunde nicht in Kraft getreten wäre, so hätten seine Bestimmungen für den Kanton Bern als selbständige Vor-

schriften Geltung erlangt (§ 2). Im weitern werden die Gebühren festgelegt (§ 4). §§ 7 und 8 regeln die Bussen bei Widerhandlungen gegen die Vorschriften des Konkordates.

6. *Vollziehungsverordnung* zum Dekret betreffend die Automobilsteuer (vom 20. Juni 1914).

Der Regierungsrat erlässt darin die ihm vorbehaltenen Ausführungsbestimmungen zum Automobilsteuerdekret.

7. *Vollziehungsverordnung* zum Dekret betreffend das interkantonale Konkordat über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 21. Juli 1914).

Die Kontrolle über den Gebrauch von Motorwagen und Fahrrädern auf öffentlichen Strassen wird unter der Oberaufsicht der kantonalen Polizeidirektion und nach deren Anweisung durch die Regierungsstatthalterämter ausgeübt (§ 1). Die Polizeidirektion wird ermächtigt, alle weitern, für den Vollzug des Konkordates notwendigen Vorschriften auf dem Instruktionswege aufzustellen. (§ 10).

8. *Gesetz* betreffend Abänderung der Art. 1 und 2 des Gesetzes vom 14. Dezember 1913 betreffend Erhebung einer Automobilsteuer und Abänderung des Strassenbaupolizeigesetzes (vom 30. Januar 1921).

Durch dieses Gesetz werden die Steuermaxima für die grössten Wagen und für Motorvelos wesentlich erhöht.

9. *Beschluss* des Grossen Rates betreffend Abänderung des Art. 7 des Konkordates über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 21. Februar 1921).

Durch diesen Beschluss wird Art. 7 Schlussabsatz des Konkordates, der durch Bundesratsbeschluss vom 16. Dezember 1920 abgeändert wurde, für den Kanton Bern anwendbar erklärt.

10. *Dekret* betreffend Ergänzung des interkantonalen Konkordates über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 23. Februar 1922).

Durch dieses Dekret wird der Regierungsrat ermächtigt, den Beitritt des Kantons Bern zu erklären zu dem in Ergänzung des interkantonalen Konkordates über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr von Motorfahrzeugen und Fahrrädern erlassenen Reglement betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung (§ 1). Diese Beitrittserklärung ist denn auch erfolgt, so dass dieses interkantonale Reglement im

Kanton Bern Geltung hat. Das Dekret enthält im weiteren noch die Strafandrohung für Übertretung des Reglementes (§§ 3 und 4).

11. *Verordnung* betreffend die Ausführung einzelner Bestimmungen des Konkordates vom 31. März 1914 über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 17. Oktober 1923).

Kleinere Lieferungswagen und Lastwagen mit einer Tragkraft unter einer Tonne unterliegen den allgemeinen Geschwindigkeitsvorschriften und nicht denjenigen, die für schwere Motorlastwagen aufgestellt worden sind (§ 1). Das gilt aber nur, falls die in Frage stehenden Wagen mit Pneumatikbereifung versehen sind (§ 2).

12. *Dekret* betreffend Abänderung des Dekretes vom 10. März 1914 betreffend das interkantonale Konkordat über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 31. März 1914 (vom 11. März 1924).

Durch dieses Dekret werden die Art. 8, 20, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 42, 51 und 52 des interkantonalen Konkordates über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern abgeändert.

Die Vorschrift des Art. 30 des Konkordates betreffend Beleuchtung wird wie folgt ergänzt: Stark blendende Scheinwerfer müssen bei Kreuzungen und Begegnungen abgeblendet werden. Motorfahrräder sollen vorn ein weisses und hinten ein rotes Licht führen. Sofern ein Seitenwagen mitgeführt wird, hat dieser vorne ebenfalls ein Licht zu tragen.

Art. 31 des Konkordates wird in dem Sinne abgeändert, dass für Automobile neben dem Horn von tiefem Tone der Gebrauch eines zweiten Signalapparates gestattet ist.

Das Verbot des Fahrens mit offenem Auspuff des Art. 32 des Konkordates wird ausdrücklich auch auf die Motorfahrräder ausgedehnt.

Wesentliche Abänderungen haben die Art. 35 und 36 des Konkordates betreffend die Geschwindigkeit erfahren. Die Fassung in diesem Dekret hat ihrerseits wieder eine Abänderung erlitten durch § 1 des Dekretes betreffend Abänderung und Ergänzung des Konkordates über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrräder vom 31. März 1914 (vom 24. November 1927).

In bezug auf die von Personenautomobilen und Motorrädern innezuhaltenden Geschwindigkeiten gilt nach diesen beiden Dekreten folgendes:

Art. 35—37 des Konkordats lauten für den Kanton Bern folgendermassen:

Art. 35. Beim Durchfahren von Städten und Ortschaften darf die Fahrgeschwindigkeit für Motorwagen und Motorräder werktags 30 km, sonntags 25 km nicht übersteigen.

Die Geschwindigkeit muss auf engen Brücken und engen Strassen, bei Kehren, steilen Strecken und ferner überall da, wo die zuständige Behörde durch Warnungstafeln eine verminderte Geschwindigkeit ausdrücklich vorschreibt, sowie bei Nebel und Nacht so verringert werden, dass das Fahrzeug sofort angehalten werden kann.

Diese verringerte Geschwindigkeit ist ebenfalls einzuhalten, wenn das Fahrzeug militärische Abteilungen, Umzüge aller Art, bespannte Fuhrwerke oder Viehherden begegnet oder überholt.

Die zuständige Behörde wird überdies durch Aufschriften die Brücken bezeichnen, auf denen im Interesse ihrer Erhaltung eine Maximalgeschwindigkeit und Maximalbelastung nicht überschritten werden darf und diese festsetzen.

Bei staubiger und kotiger Strasse soll die Geschwindigkeit derart vermindert werden, dass Passanten weder durch die Staubentwicklung noch durch den Kotwurf belästigt werden (Dekret vom 11. März 1924).

Art. 36. 1. Die Fahrgeschwindigkeit für Motorwagen (Personenautomobile) und Motorräder soll ausserhalb von Städten und Ortschaften werktags 50 km, sonntags 40 km in der Stunde nicht übersteigen. Die Vorschriften von Al. 2—5 des Art. 35 (in der Fassung des Dekretes vom 11. März 1924) gelten auch ausserhalb der Ortschaften und Städte.

2. Bei vollständig freier Strecke darf werktags mit einer Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde gefahren werden.

3. Die in den Art. 35 (in der Fassung des Dekretes vom 11. März 1924) und 36 angegebenen Fahrgeschwindigkeiten gelten für das ganze Jahr, mit der Einschränkung, dass die Fahrgeschwindigkeit von Motorfahrzeugen, die mit Schneeketten oder ähnlichen erlaubten Vorrichtungen fahren, 40 km in der Stunde nicht überschreiten darf (Dekret vom 24. November 1927).

Art. 37. Auf Bergstrassen soll für Motorwagen und Motorräder die Fahrgeschwindigkeit 25 km in der Stunde nicht übersteigen. Im übrigen gelten auch für diese Strassen die Vorschriften von Al. 2—5 des Art. 35 (Dekret vom 11. März 1924).

Der Bestimmung des Art. 42 des Konkordates betreffend Ausweichen und Vorfahren wird durch das Dekret vom 11. März 1924 noch beigefügt, dass bei Strassengabelungen und -kreuzungen das Fahrzeug auf der Hauptstrasse den Vortritt hat. Der aus der Nebenstrasse kommende Führer hat die Geschwindigkeit so lange zu mässigen, bis er sich vergewissert hat, dass die Gefahr eines Zusammenstosses nicht besteht. Bei Kreuzungen von Strassen gleicher Breite oder in Zweifelsfällen hat jeder Führer seine Ge-

schwindigkeit zu mässigen und dem Führer zur Rechten den Vortritt zu lassen.

An unübersichtlichen Stellen, besonders an Strassenbiegungen, darf nicht vorgefahren werden.

Beim Vorfahren oder bei Kreuzungen mit Strassenbahnen ist die von der Bahn nicht beanspruchte Strassenseite zu benützen.

Personentransportfahrzeuge haben das Vorrecht des Passierens vor andern Fahrzeugen, Automobile vor andern Fuhrwerken.

13. *Dekret* betreffend Abänderung des Dekretes vom 10. März 1914 und betreffend Aufhebung des Dekretes vom 16. November 1920 betreffend die Automobilsteuer (vom 18. März 1924). *Siehe über dieses Dekret 4., oben S. 123.*

14. *Verordnung* betreffend den Fahrverkehr mit Motorfahrzeugen auf Strassen und Brücken (vom 24. Oktober 1924).

Öffentliche hölzerne Brücken müssen von Personenautomobilen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km in der Stunde, von Lastautomobilen und Omnibussen mit einer solchen von 10 km und von Fuhrwerken im Schritt befahren werden.

15. *Verordnung* betreffend den Verkehr mit Motorlastwagen, Traktoren und Anhängewagen auf den öffentlichen Strassen (vom 24. Oktober 1924).

Das Inverkehrsetzen von Anhängewagen an Traktoren wie an Motorlastwagen wird von der Einholung einer besonderen Bewilligung des kantonalen Automobilbureaus abhängig gemacht. Die zulässige Anzahl der Anhängewagen, ihre Achsenzahl, das Gewicht, die Geschwindigkeit etc. werden genau vorgeschrieben, ebenso noch besondere Sicherheitsmassnahmen über Anzahl der Begleitmannschaft, System der Kupplung etc.

16. *Dekret* betreffend Abänderung und Ergänzung des Konkordates über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 31. März 1914 (vom 24. November 1927).

Ausser den schon oben S. 125 f. besprochenen Bestimmungen enthält dieses Dekret ein Nachtfahrverbot für Lastwagen, Personenwagen mit mehr als 8 Sitzplätzen und für lärmende Motorfahrzeuge überhaupt. Art. 51 des Konkordates betreffend die Gewichtverhältnisse für Motorlastwagen und Motoromnibusse wird wesentlich abgeändert, ebenso Art. 52 des Konkordates betreffend die Geschwindigkeit.

Art. 62 des Konkordates über Alarmapparat, Bremse und Beleuchtung wird dahin ergänzt, dass vom Eintritt der Dämmerung an nur mit einem auf der Vorderseite des Fahrrades angebrachten gut leuchtenden Laterne mit weissem Licht und einer von hinten sichtbaren roten Reflexlinse gefahren werden darf.

Dem Konkordate werden als ergänzende Ausführungsbestimmungen eine ganze Reihe von Vorschriften beigefügt:

Der Inhaber eines Motorfahrzeuges ist verpflichtet, das Fahrzeug stets in betriebssicherem Zustande zu erhalten.

Jedes durch einen Explosionsmotor angetriebene Fahrzeug muss mit einer wirksamen Schalldämpfungsvorrichtung versehen sein, deren Wirkung vom Fahrzeugführer weder unterbrochen noch vermindert noch aufgehoben werden darf.

Personen, deren Zustand ein sicheres Fahren nicht gewährleistet, ist das Fahren verboten.

Ausführliche Bestimmungen regeln die Ruhezeit der Lenker von Motorlastwagen und Motorfahrzeugen, die zum Transport von mehr als 8 Personen eingerichtet sind.

§ 3 enthält die Bussandrohungen für Widerhandlungen gegen dieses Dekret.

Mit diesem Dekret hat die Automobilgesetzgebung im Kanton Bern ihren vorläufigen Abschluss erhalten.

17. Für die Stadt Bern liegt der Entwurf einer Verkehrsordnung vor. Dieser Entwurf ist eine genaue Nachbildung der «Vorschläge zu einer einheitlichen Verkehrsordnung in den schweizerischen Städten» des schweizerischen Städteverbandes.

Die wesentliche Neuerung dieser Verkehrsordnung ist die, dass sie Regeln für alle Strassenbenützer auf dem Gebiete der Einwohnergemeinde Bern enthält. Auffallend ist, dass alle Ausdrücke wie «Automobil», «Motorfahrzeug», «Motorrad» etc. vollständig ausgeschaltet sind. Wo es nur immer angängig ist, bedient sich die Verordnung des Wortes «Fahrzeug». Art. 2 gibt dafür folgende Definition: «Fahrzeuge sind alle nicht an Geleise gebundene, mit menschlicher, tierischer oder mechanischer Kraft bewegte Gefährte, einschliesslich Krankenfahrstühle und Kinderwagen, soweit sie auf der Fahrbahn fahren.» Ebenso allgemein wie der Ausdruck «Fahrzeug» wird in Art. 2 der Begriff «Führer» definiert: «Der Führer

ist die Person, welche ein Fahrzeug fortbewegt oder mit der Fahrzeugbedienung betraut ist. Reiter und Treiber von Vieh sind den Führern gleichgestellt.» Im weitern definiert Art. 2 noch mit je einem kurzen, klaren Satz die folgenden Begriffe: Fahrbahn, Trottoir, Fussweg, Kreuzung, Sicherheitslinie, Schutzlinie, Schutzweg, Schutzinsel und Schutzzone, Innerstadt; Anhalten, Stationieren, Parkieren und Garagieren.

Die Art. 3—13 enthalten die Bestimmungen über die Verkehrsregelung. Die städtische Polizeidirektion erlässt zur Wahrung der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit und zur reibungslosen Abwicklung des Verkehrs alle notwendigen Vorschriften, soweit diese nicht in der Verkehrsordnung oder in Gesetzen, Dekreten oder andern Verordnungen enthalten sind (Art. 3).

Art. 4 umschreibt die Kompetenz der Polizeiorgane.

Fahrzeugführer haben dem Verkehrsposten der Polizei rechts auszuweichen, ausgenommen bei besonderer örtlicher Regelung (Art. 5).

Für Unfälle, die sich beim Fahren eines Fahrzeuges ereignen, besteht eine sofortige Anzeigepflicht auf der städtischen Polizeihauptwache (Art. 6).

Art. 10 verbietet ein Fahrzeug rücksichtslos, nachlässig, mit einer den Verhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit, oder so zu führen, dass Leben, Gesundheit oder Eigentum Dritter geschädigt werden können. Kein Fahrzeugbesitzer oder Mitfahrer darf eine solche Fahrweise unmittelbar oder mittelbar veranlassen. Es ist verboten die freie Fahrt von Fahrzeugen mutwillig zu hindern.

Die Art. 14—44 enthalten die Fahrvorschriften.

Rechts Fahren, rechts Ausweichen und links Überholen ist Pflicht jedes Fahrzeugführers, ebenso darf nicht in verkehrsstörender Weise rückwärts gefahren werden (Art. 15).

Sehr genau ist das Überholen geregelt (Art. 16). Es darf nur geschehen, wenn der hierzu dienliche Raum nicht durch ein entgegenkommendes Fahrzeug gleichzeitig beansprucht wird. Nach dem Überholen ist Sorge zu tragen, dass der überholte Strassenbenützer nicht durch zu rasches Einbiegen nach rechts gefährdet wird. An Strassenkreuzungen und in den Kurven darf nicht überholt werden, ebensowenig, wo es ausdrücklich verboten ist. Haltende Strassenbahnzüge dürfen nur an der Endhaltestelle nach dem Ein-

oder Aussteigen der Passagiere überholt werden. In allen übrigen Fällen ist es verboten, näher als zwei Meter an einen haltenden Strassenbahnzug heranzufahren. Fahrende Strassenbahnen müssen, wenn es die Anordnung der Geleise erlaubt, rechts überholt werden.

Art. 18 statuiert eine sehr weitgehende Pflicht zur Vorsicht für alle Fahrzeuglenker.

Art. 21 ist speziell den Radfahrern gewidmet. Sie dürfen keine Gegenstände mitführen, die ihre Bewegungsfreiheit beeinträchtigen oder Menschen und Sachen gefährden. Über Trottoirs oder Lauben dürfen Fahrräder nur zum Einfahren in ein Grundstück oder zum Ausfahren aus einem Grundstück gestossen werden. Sonst dürfen Fahrräder auf den Trottoirs oder Lauben weder gestossen noch gefahren werden. Radfahrer haben stets den äussersten rechten Rand der Fahrbahn zu benützen, auch wer ein Fahrrad stösst hat diese Regel zu befolgen. Fahrende Motorfahrzeuge dürfen nicht durch Radfahrer überholt werden. Bewegungen, die geeignet sind, Menschen oder Sachen zu gefährden, den Verkehr zu stören oder Tiere scheu zu machen, sind verboten. Ist die Weiterfahrt an Strassenkreuzungen oder wegen einer Verkehrsstockung gehemmt, so hat der Radfahrer anzuhalten. Hunde an einer Leine, Handwagen und dergleichen dürfen nicht mitgeführt werden.

Reiter dürfen auf gepflasterten Fahrbahnen nur im Schritt reiten, ebenso bei Strassenkreuzungen, Einmündungen der Innerstadt und beim Kreuzen von Strassen mit Strassenbahnbetrieb. Wird ein Handpferd mitgeführt, darf überhaupt nur Schritt geritten werden. Mehr als zwei Handpferde dürfen nur in Aussenbezirken mit rein ländlichem Charakter mitgeführt werden. Obligatorisch ist eine mit Gebiss versehene Zäumung. Der Reiter muss imstande sein, sein Pferd richtig zu führen (Art. 22).

Handwagen und Stosskarren sollen so beladen werden, dass der freie Ausblick des Führers über die Last auf die Fahrbahn nicht behindert wird. Sie dürfen nur gezogen oder gestossen werden (Art. 23).

Spezielle Vorschriften gelten für Langholz- und ähnliche Transporte, sowie für das Fahren mit zusammengehängten Wagen (Art. 24).

Fahrzeuge dürfen nur in einer den Verkehr nicht belästigender oder gefährdender Weise beladen werden. Allzu starkes Geräusch ist zu verhindern. Die Ladung muss genügend gesichert werden auf dem Fahrzeug. Das Auf- und Abladen soll möglichst rasch geschehen und ohne Unterbruch durchgeführt werden. Die Fahrbahn darf dazu nur benutzt werden, wenn es nicht auf dem Grundstück selber erfolgen kann. Der Verkehr darf weder in den Lauben noch auf den Trottoirs noch auf der Fahrbahn durch das Ladegeschäft behindert werden (Art. 26).

Pferde, Horn- und Kleinvieh dürfen nicht frei in der Strasse herumlaufen. Zwischen 6^{30} und 20^{00} Uhr ist das Treiben von Gross- und Kleinvieh durch die Innerstadt nur mit polizeilicher Bewilligung und auf vorgeschriebener Marschroute gestattet. Nachts müssen vor und hinter der Herde je ein Führer mit einer gut sichtbaren Laterne gehen. Es darf ausschliesslich die rechte Strassenhälfte benutzt werden (Art. 27).

Fahrzeugen der Feuerwehr ist sofort die Fahrbahn freizugeben. Sie haben ein unbedingtes Vortrittsrecht vor allen übrigen Strassenbenützern. Kranken- und Rettungswagen, sowie in Tätigkeit befindlichen Fahrzeugen der öffentlichen Verwaltungen ist Platz zu machen (Art. 28).

Art. 29 sucht einer alten Streitfrage möglichst eine gerechte Lösung zuteil werden zu lassen. Es handelt sich darum, welchem Fahrzeug bei Strassenkreuzungen und -gabelungen der Vortritt zu lassen sei. Jeder Führer ist verpflichtet, seine Geschwindigkeit herabzusetzen. Jedem *gleichzeitig* auf seiner rechten Seite herankommenden Fahrzeug hat der Führer den Vortritt zu lassen. Durchaus neu und originell ist die Einführung des Wortes «gleichzeitig» in diesem Text. Wie und ob sich diese Bestimmung in der Praxis bewähren wird, kann natürlich noch nicht gesagt werden. Sicher ist nur, dass bis heute noch keine andere Lösung zu einem restlos befriedigenden Resultate geführt hat [1]). Diese Bestimmung gilt unbedingt, unabhängig davon, ob es sich um Haupt- oder Nebenstrassen handelt. Dem Führer auf der Hauptstrasse ist nur dann auf jeden Fall der Vortritt zu lassen, wenn die einmündende oder die Hauptstrasse schneidende Nebenstrasse

[1]) Vgl. über die entsprechende Bestimmung des «Code de la Route» unten S. 172.

ausdrücklich durch besondere Zeichen als solche kenntlich gemacht ist.

Das Stadtlicht soll so beschaffen sein, dass es bei zweispurigen Motorfahrzeugen die Strasse ohne zu blenden auf zirka 30 m genügend beleuchtet. In der Innerstadt sollen in der Regel nur die sogenannten Polizeilichter gebraucht werden, das Stadtlicht nur bei ungenügender Sicht. Nichtabgeblendete Scheinwerfer dürfen nur bei sehr starkem Nebel gebraucht werden (Art. 30).

Wenn mehrere Fahrzeuge sich folgen, soll nur so nahe aufgeschlossen werden, dass genügend Raum zum Anhalten bleibt, wenn ein voranfahrendes Fahrzeug plötzlich gehemmt wird. In eine solche Reihe darf sich kein Fahrzeug eindrängen und keines darf das andere überholen (Art. 31).

Stets soll die äusserste Fahrbahn rechts benützt werden, um rascher fahrenden Fahrzeugen das Überholen zu gestatten. Schutzinseln, Schutzzonen, Signalpfosten und dergleichen sind rechts zu umfahren, wenn es die Raumverhältnisse gestatten.

Auf Plätzen mit markiertem Rechtsverkehr haben die Fahrzeuge vom Eingang bis zum Ausgang rechts zu fahren (Art. 32).

Bergabwärtsfahren mit ausgekuppeltem Motor oder mit auf Leerlauf geschaltetem Getriebe ist verboten (Art. 33), ebensowenig darf die Lenkvorrichtung aus der Hand gelassen werden (Art. 34).

Für den Stadtverkehr ist als Signalapparat ein Horn mit tiefem Ton vorgeschrieben. Im übrigen gelten fast wörtlich die Vorschriften des Konkordates über die Warnsignale (Art. 35).

In Art. 36 und 37 ist die Zeichengebung des Führers und der Verkehrspolizei geregelt.

Lauben, Trottoirs und die sogenannten Schutzzonen sind ausschliesslich dem Fussgängerverkehr reserviert. In Einbahnstrassen muss in der vorgeschriebenen Richtung gefahren werden (Art. 38).

Art. 39 regelt in 13 Alineas sehr genau das Anhalten und Stationieren der Fahrzeuge, Art. 40 das Parkieren.

Jeder unnötige Lärm ist zu vermeiden, besonders zur Nachtzeit (Art. 41).

In dringenden Notfällen dürfen Reparaturen an Fahrzeugen auf öffentlichem Boden vorgenommen werden (Art. 42).

Besondere Verkehrsregeln gelten für Umzüge, militärische Abteilungen und Leichenzüge (Art. 43 und 44).

Die Art. 45—52 sind speziell den bespannten Fuhrwerken gewidmet. Zügelführung, die anzuwendenden Bremsvorrichtungen, das Stationieren und das Fahren mit beschränkter Bespannung sind genau vorgeschrieben (Art. 45—48). Art. 49 enthält einen ganzen Katalog besonderer Verbote, die für die Lenker bespannter Fuhrwerke im Stadtverkehr gelten. Wichtig davon ist besonders, dass es ihnen verboten ist, bei Dunkelheit ohne ein hellbrennendes, links angebrachtes, nach vorne weiss- und nach hinten rotleuchtendes, gut sichtbares Licht zu fahren.

Erstmals in einer Verordnung findet sich die Vorschrift des Art. 51: Personen, die des Fahrens unkundig oder zu schwach dazu sind, ist das Führen eines Fuhrwerkes untersagt. Für das gewerbsmässige Fahren mit schweren Pferdefuhrwerken ist das 18. Jahr erforderlich. Für das gewerbsmässige Fahren mit Pferden, die im Gemeindegebiet gehalten werden, kann die städtische Polizeidirektion sogar eine Fahrprüfung einführen. Die selbständige Führung bespannter Fuhrwerke kann Personen, die wiederholt wegen Übertretung verkehrspolizeilicher Vorschriften bestraft wurden, dauernd oder zeitweise untersagt werden.

Fuhrhalter oder Fuhrleute sind für die betriebssichere Ausrüstung und Instandhaltung der Fahrzeuge verantwortlich. Obligatorischerweise muss auf jedem Fuhrwerk, Handwagen und Handkarren, mit denen das Gemeindegebiet regelmässig befahren wird, die volle Adresse des Eigentümers stehen (Art. 52).

Die Art. 53—63 handeln vom Strassenbahnverkehr.

Die Strassenbahn hat den Vortritt vor allen andern Benützern der Strasse, die verpflichtet sind, sofort den nötigen Raum zur ungehinderten Durchfahrt frei zu machen. Bestehen Parallelstrassen, so haben Fahrzeuge, Reiter und Viehtransporte nach Möglichkeit die von Bahnlinien freien Strassen zu benützen (Art. 53).

Eine ganze Reihe von Verboten zu Lasten der Führer von Fahrzeugen und der Reiter schützt den ungestörten Betrieb der Strassenbahn. Spezielle Vorsicht ist bei sich kreuzenden Strassenbahnzügen für die Fahrzeuge, Reiter und Führer von Tieren vorgeschrieben (Art. 54 und 55).

Vorsätzliche und fahrlässige Betriebsstörungen werden unter Strafe gestellt (Art. 56 und 57).

Bei Gefahr eines Zusammenstosses, sowie beim Scheuwerden von Tieren ist der Lauf zu verlangsamen und wenn nötig anzuhalten (Art. 59).

Die Führer der Strassenbahnen haben den polizeilichen Weisungen und Zeichen, die zur Regelung des Verkehrs gegeben werden, Folge zu leisten. Den Strassenbahnzügen soll soweit als möglich der Vortritt gelassen werden (Art. 61).

Neu für schweizerische Verhältnisse ist, dass in einem ganzen Abschnitt der Verordnung (Art. 64—70) der Fussgängerverkehr genau geregelt wird.

Wo Lauben oder Trottoirs vorhanden sind, haben die Fussgänger diese und nicht die Fahrbahn zu begehen. Sind keine Lauben oder Trottoirs vorhanden, oder ist der Fussgängerverkehr so dicht, dass sie nicht mehr genügen, so haben die Fussgänger den äusserten Teil der Fahrbahn zu benützen. Von den Fahrzeugen sind dagegen einzig Kinderwagen und Krankenfahrstühle, die ihren Zwecken dienen, auf Fusswegen und Trottoirs und in den Lauben geduldet (Art. 64).

Das ist in der Schweiz das erstemal, dass der Grundsatz, dass die Fussgänger nicht auf die Fahrbahn gehören, klar und deutlich ausgesprochen wird, was als einer der grössten Fortschritte dieser neuen Verordnung bezeichnet werden kann.

Weniger wichtig, wenigstens für den Fahrzeugverkehr, sind verschiedene Verbote, die nur den Fussgängerverkehr auf den Fusswegen, Trottoirs und in den Lauben betreffen (Art. 64). Auch der Fussgänger hat die Pflicht, rechts auszuweichen (Art. 66). Verkehrshemmende Ansammlungen von Personen auf der Fahrbahn sind untersagt (Art. 67).

Sehr wichtig sind die Bestimmungen, denen der Fussgänger beim Überkreuzen der Fahrbahn nachzuleben hat. Diese darf nur senkrecht zur Strasse und rasch überschritten werden. Vor dem Überschreiten hat sich der Fussgänger durch Ausschau nach beiden Richtungen zu überzeugen, ob die Fahrbahn frei ist.

Herannahenden Fahrzeugen ist durch Ausweichen oder Stehenbleiben die Durchfahrt frei zu geben (Art. 68).

Auch die Fussgänger sind verpflichtet, die Zeichengebung der Fahrzeugführer sowie der Verkehrspolizei zu beachten (Art. 68).

Mit diesen Bestimmungen über den Fussgängerverkehr sind die Verkehrsbestimmungen der Verordnung erschöpft. Es folgen noch 8 Kapitel mehr allgemeiner Natur über den Droschkenverkehr (Art. 71—98), Vorschriften zur Verhütung von Unglücksfällen und von Ruhestörungen (Art. 99—113), ein Kapitel über die Benützung des öffentlichen Bodens und dessen Luftsäule zu Privatzwecken (Art. 114—128), Kapitel XI über die Reinhaltung des öffentlichen Bodens (Art. 129—138), Kapitel XII über die Benützung der öffentlichen Brunnen (Art. 139—142), Kapitel XIII über die Baumpflanzungen an der Strasse, öffentlichen Anlagen und Promenaden (Art. 143—145), Kapitel XIV Strafbestimmungen (Art. 146—150) und Kapitel XV Übergangsbestimmungen (Art. 151—154).

Die ganze Verordnung wird ergänzt durch 11 Anhänge. Anhang
A. enthält die verkleinerte Wiedergabe der Verkehrstafeln,
B. die Zeichengebung des Führers,
C. die Zeichengebung der Verkehrspolizei,
D. den Katalog der Einbahnstrassen,
E. den Katalog der teilweisen und gänzlichen Strassensperrungen,
F. den Katalog der Parkplätze,
G. den Katalog der Stationierungsplätze mit Zeiteinschränkung,
H. den Katalog der Stationierungsverbote,
J. den Katalog der Strassen, in denen der Gebrauch von Kretzringen etc. gestattet ist,
K. Beispiele aus der Verkehrsabwicklung,
L. Pläne über örtliche Verkehrsregelung.

Durch das Inkrafttreten dieses Entwurfes wird Bern eine der modernsten und besten Verkehrsordnungen besitzen, die überhaupt existieren.

3. Kanton Luzern.

1. *Verordnung* betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 13. Juli 1911).

Diese Verordnung ist, soweit sie sich auf Motorfahrzeuge bezieht, aufgehoben durch das Gesetz vom 14. Mai 1929 betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen.

2. *Beschluss* betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung (vom 17. Dezember 1921).

Dieser Beschluss ist eine wörtliche Kopie des interkantonalen Reglementes betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung, das am 29. Dezember 1921 als Ergänzung des Konkordates vom 7. April 1914 vom Bundesrat genehmigt wurde.

3. *Gesetz* betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen (vom 14. Mai 1929).

§ 1 behält die Konkordatsbestimmungen vor und sagt, dass sie durch die Bestimmungen dieses Gesetzes ergänzt werden.

Die Schalldämpfungsvorrichtung soll so beschaffen sein, dass Störungen der öffentlichen Nachtruhe verhindert werden. Auspuffklappen sind verboten (§ 12). Die beiden für Motorfahrzeuge, mit Ausnahme der Motorräder, vorgeschriebenen Scheinwerfer müssen in abgeblendetem Zustand sichtbar sein. Bei Begegnungen mit entgegenkommenden Fahrzeugen sind sie abzublenden, bei Begegnungen mit Personen oder Tieren sind sie mit möglichster Vorsicht zu gebrauchen, dasselbe gilt bei Anwendung eines Kurvensuchers. Das Abblenden nur eines Scheinwerfers ist verboten. Bei schlechter Strassenbeleuchtung darf innerorts ohne abzublenden gefahren werden (§ 13).

Motorräder müssen ein rotes Schlusslicht führen. Motorräder mit Seitenwagen haben ausserdem noch ein Licht auf der äusseren Seite des Seitenwagens zu führen (§ 15).

§§ 16 und 17 enthalten die allgemeinen Verkehrsvorschriften. Jedes Fuhrwerk muss nachts auf der Vorderseite mit ausreichendem, gut sichtbarem Licht versehen sein. Langholz- oder Langwarenfuhrwerke müssen entweder durch ein rotes Schlusslicht oder einen Begleiter mit roter Handlaterne gesichert sein.

Die Versicherung wird in Abweichung vom Konkordat folgendermassen geregelt:

Beim Motorwagen: Fr. 30,000 für eine Person, Fr. 100,000 für ein mehrere Personen betreffendes Ereignis und Fr. 5000 für Sachschaden.

Beim Motorrad: Fr. 30,000 für eine Person, Fr. 50,000 für ein mehrere Personen betreffendes Ereignis und Fr. 3000 für Sachschaden.

Es darf nicht ausbedungen werden, dass der Versicherer berechtigt sei, die Leistungen gegenüber dem Verletzten, dem Hinterbliebenen eines Getöteten oder gegenüber in anderer Weise Geschädigten wegen grobfahrlässiger Herbeiführung des Schadenereignisses oder schuldhafter Verletzung der Anzeigepflicht zu kürzen (§ 20).

§§ 21—27 enthalten die Bestimmungen über die Gebühren.

§ 28 regelt die Ruhezeit der Führer der Motorlastwagen, sowie der Motorfahrzeuge, die zum Transport von mehr als 8 Personen eingerichtet sind, und der Taxameter. Vorgeschrieben wird eine zusammenhängende Ruhezeit von wenigstens 10 Stunden zwischen der Beendigung einer Tagesarbeit und dem Beginn der nächsten.

Die Strafbestimmungen für Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften des Konkordates und dieses Gesetzes sind in § 31 enthalten.

4. Kanton Uri.

1. *Vollziehungsverordnung* zum Konkordat betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 4. Juni 1921).

Im Kanton Uri ist das Konkordat anwendbar, jedoch unter Vorbehalt der Bestimmungen dieser Vollziehungsverordnung. Zahlreiche Strassen sind zeitweilig oder immer für den Verkehr mit Motorfahrzeugen gesperrt.

In Abweichung vom Konkordat gilt hinsichtlich der Versicherungspflicht im Kanton Uri folgendes:

Die Schadendeckungssummen betragen für alle Motorfahrzeuge:

Fr. 20,000 für eine Person,
» 50,000 » ein mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 10,000 » Sachschaden.

Motorfahrzeugbesitzer, die gewerbsmässig Fahrgäste befördern, haben ihre Fahrgäste mit mindestens Fr. 20,000 für eine Person und Fr. 50,000 für ein mehrere Insassen betreffendes Ereignis zu versichern. Für Besitzer von Motorlastwagen, die gelegentlich Personen befördern, gilt dasselbe, nur muss für sie ein mehrere Personen betreffendes Ereignis mit Fr. 150,000 versichert sein (§ 7).

Motorfahrräder mit Seitenwagen haben nachts ein weisses Licht am Seitenwagen zu führen. Starke Scheinwerfer sind beim Herannahen eines entgegenkommenden Fahrzeuges oder Fahr-

rades und auch bei Passieren geschlossener Ortschaften abzublenden (§ 23).

Die maximal zulässigen Geschwindigkeiten werden folgendermassen festgesetzt:

Für Personenautomobile und Motorräder:

35 km für Talstrecken im freien Gelände bei Tag;

25 km für Talstrecken im freien Gelände an Sonntagen und bei Nacht;

18 km auf der Axenstrasse, für Bergstrassen und in Ortschaften.

Für Motorlastwagen:

20 km im freien Gelände;

12 km in Ortschaften und auf Bergstrecken.

Für Traktoren und Motorlastwagen mit Anhänger:

12 km bei durchgehender Gummibereifung;

6 km bei Eisenbereifung der Anhänger an Traktoren sowie bei der Verwendung landwirtschaftlicher Traktoren mit oder ohne Anhänger (§ 25).

Für Fahrräder sind stark blendende Lichter verboten, doch soll die Beleuchtung eine für den sichern Verkehr ausreichende sein. Die Verwendung von Hupen an Stelle der Glocke oder Schelle ist untersagt (§ 45).

2. *Regierungsratsbeschluss* für Regelung des Motorfahrzeugverkehrs auf den Bergstrassen (vom 6. Juli 1921).

Die einzige Neuerung, die dieser Beschluss enthält, ist die, dass die Postautomobile und die schweren Fuhrwerke bei Kreuzungen mit Fuhrwerken und Personenautos auf der Oberalp- und Furkastrasse bergwärts ausweichen. Motorlastwagen dürfen auf der Oberalp- und Furkastrasse von Hospenthal an nicht mit den Postautomobilen kreuzen oder diesen vorfahren.

3. *Interkantonales Reglement* betreffend den Verkehr mit Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung (vom 29. Dezember 1921).

Dieses Reglement wurde am 7. März 1922 durch den Regierungsrat unverändert für den Kanton Uri in Kraft gesetzt.

4. *Bundesratsbeschluss* über den Wagenverkehr auf Bergpoststrassen (vom 9. Mai 1927).

Diese Vorschriften gelten im Kanton Uri auf folgenden Bergpoststrassen: Furka, Klausen und St. Gotthard (§ 1).

Postwagen dürfen nur ganz langsam gekreuzt werden. Auf der Furkastrasse von Realp-Gletsch weichen die Postautos bergwärts aus. Bei Begegnungen an gefährlichen Stellen hat das andere Fahrzeug auf Verlangen des Postführers bis zu einer für die Kreuzung geeigneten Stelle rückwärts zu fahren (§ 2).

Neue Wege beschreitet der § 3. Er schreibt in den Kurven nicht mehr ein bestimmtes Tempo vor, sondern macht dieses abhängig von den Bremsen, mit denen ein Wagen versehen ist. Auch bei der Talfahrt muss der Wagen so fahren, dass er auf einen Bremsweg von höchstens 6 m gestoppt werden kann. Dazu sind in den Kurven sehr starke Lautzeichen zu geben. Für das Überholen der Postwagen gelten auch besondere Vorsichtsmassregeln (§ 4).

5. Kanton Schwyz.

1. *Vollziehungsverordnung* zum interkantonalen Konkordat betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (Konkordatsbeschluss vom 30. November 1928, abgeändert am 15. Mai 1929).

Durch diese Verordnung wird für den Kanton Schwyz sowohl das Konkordat als auch das interkantonale Reglement betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung vom 29. Dezember 1921 anwendbar erklärt (§ 1).

Eine direkt die Haftpflicht berührende Bestimmung enthält § 5: «Der Eigentümer eines mit einer Kontrollnummer versehenen Motorfahrzeuges oder Fahrrades, welcher dieses einem andern zur Benutzung überlässt, ist für alle Widerhandlungen gegen die bestehenden Vorschriften abseiten des Führers des betreffenden Fahrzeuges verantwortlich und in jedem Falle haftbar, wenn der Widerhandelnde nicht selbst zur Rechenschaft gezogen werden kann.»

Die Versicherungssummen betragen:

für ein Fahrrad mit Hilfsmotor mindestens Fr. 10,000;

für jedes Motorfahrzeug mindestens Fr. 30,000 für eine verunfallte Person;

für das Unfallereignis, bei einem Motorrad mindestens Fr. 50,000;

für das Unfallereignis, bei einem Motorwagen mindestens 100,000 Franken;

für Autoomnibusse und Lastwagen mit Personenbeförderung gelten die Ansätze des interkantonalen Reglementes.

Überdies muss jedes Motorfahrzeug für mindestens Fr. 5000 gegen Sachschaden versichert sein (§ 13).

Der Versicherungsvertrag wir nur anerkannt, wenn er die Klausel enthält, dass die Versicherungsgesellschaft bei grobfahrlässiger Herbeiführung des Schadenereignisses und im Falle schuldhafter Verletzung der Anzeigepflicht ihre Leistungen gegenüber dem Geschädigten nicht kürzt (§ 14).

Motorräder müssen ein rotes Schlusslicht führen. Motorräder mit Seitenwagen müssen vorne mit einem Licht am Motorrad und einem auf der äusseren Seite des Seitenwagens versehen sein (§ 23).

Das Anhängen von Wagen aller Art an Personenautomobile, Motorräder und Fahrräder ist verboten (§ 33), ebenso das Mitführen von gefährlichen Werkzeugen, Geräten und Gegenständen in ungeschütztem oder den Verkehr gefährdetem Zustande auf Motorfahrzeugen und Fahrrädern (§ 34).

Die Geschwindigkeit für Motorlastwagen und Traktoren mit Anhängewagen ist auf 12 km beschränkt, diejenige für landwirtschaftliche Traktoren mit oder ohne Anhänger auf 6 km (§ 41).

Für Radfahrer ist die Dritthaftpflicht obligatorisch. Die nähere Ausführung wird dem Regierungsrate vorbehalten (§ 50).

2. *Verordnung* für Motorlastwagen und Omnibusse zum Schutze der Strasse (vom 22. März 1911).

Diese Verordnung wurde formell nie ausser Kraft gesetzt. Ihre meisten Bestimmungen sind obsolet.

Gültig ist heute noch der Katalog der Strassen, die mit Motorlastwagen und Omnibussen befahren werden dürfen.

6. Kanton Glarus.

1. *Gesetz* über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern im Kanton Glarus. Erlassen von der Landsgemeinde am 3. Mai 1925.

§ 1 dieses Gesetzes besagt, dass der Kanton Glarus dem Konkordate angehöre. Die Konkordatsbestimmungen werden als Bestandteil dieses Gesetzes erklärt und durch diese Bestimmungen ergänzt.

Für Motorfahrzeuge gelten die Versicherungsbestimmungen des Konkordates. Durch § 7 und 7^{bis} des Gesetzes, die von der

Landsgemeinde am 6. Mai 1928 erlassen wurden, wird die Versicherungspflicht auch auf die Radfahrer ausgedehnt. Radfahrer haben sich gegen Haftpflicht für eine Schadenssumme von mindestens

Fr. 10,000 für den Einzelfall,
» 30,000 » ein Ereignis von Personenschaden und
» 1,000 » Sachschaden zu decken.

An jedem Sachschaden haftet der Radfahrer mit einer Selbstbeteiligung von Fr. 10.

Hinsichtlich der Geschwindigkeiten gelten werktags die Konkordatsvorschriften mit der Modifikation, dass die Fahrgeschwindigkeit der Motorlastwagen beim Durchfahren durch Ortschaften 12 km und die Motorlastwagen oder die Traktoren mit Anhängewagen 8 km in der Stunde nicht übersteigen darf (§ 11).

Sonntags beträgt die Fahrgeschwindigkeit von Motorfahrzeugen ausserorts maximal 30 und innerorts 18 km in der Stunde (§ 12, in der Fassung vom 6. Mai 1928).

2. *Vollziehungsverordnung* zum Gesetz vom 3. Mai 1925 über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern im Kanton Glarus (erlassen vom Landrate am 18. Mai 1927).

In dieser Verordnung werden die Gebühren und die Zuständigkeit der einzelnen Behörden geregelt.

Motorzweiräder bedürfen zum Mitführen einer zweiten Person eine besondere Bewilligung. Diese wird nur erteilt, wenn das Motorrad die geforderten Bedingungen erfüllt (§ 15). Auf einplätzigen Fahrrädern ist das Mitführen einer zweiten Person verboten, ebenso dasjenige von Gegenständen, die den Verkehr gefährden (§ 16).

3. *Strassengesetz* für den Kanton Glarus. Erlassen von der Landsgemeinde am 3. Mai 1925.

§ 45 beauftragt den Landrat, eine Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetz zu erlassen. Im besondern soll er darin Polizei- und Verkehrsvorschriften aufstellen.

4. *Vollziehungsverordnung* zum Strassengesetz für den Kanton Glarus vom 3. Mai 1925. Erlassen vom Landrate am 20. Januar 1926.

§§ 26—40 dieser Verordnung enthalten die Verkehrsvorschriften für die öffentlichen Strassen.

Für Motorfahrzeuge und Fahrräder sollen neben den Vorschriften dieser Vollziehungsverordnung die hierfür erlassenen besonderen Gesetze und Vorschriften gelten (§ 26).

In den folgenden Paragraphen ist stets nur von «Fahrzeugen» und deren «Führern» die Rede, so dass sich also der Kanton Glarus rühmen kann, eine durchaus moderne Verkehrsordnung zu besitzen und nicht ein Spezialgesetz für die Automobile.

Der Führer muss sein Fahrzeug stets beherrschen. Er muss rechtzeitig anhalten und die Geschwindigkeit mässigen, wenn dasselbe zu einer Verkehrsgefährdung oder einem Verkehrshindernis Anlass bieten könnte (§ 29).

Spezielle Vorschriften gelten für die Instandhaltung der Fuhrwerke, speziell deren Bremsen (§ 30).

Die Regel rechts Fahren, rechts Ausweichen und links Vorfahren ist auf alle Fahrzeuge ausgedehnt worden und gilt auch bei Begegnung mit Viehtransporten. Bei Kreuzungs- und Abzweigstellen hat der Führer das Herannahen seines Fahrzeuges durch Signale anzuzeigen (§ 31).

Bei Fuhrwerken und Fahrrädern ist die Beleuchtung so anzubringen, dass sie möglichst aus beiden Strassenrichtungen gut sichtbar ist. Bei Begegnungen mit Motorfahrzeugen, bespannten Fuhrwerken und Fahrrädern sind stark blendende Lichter abzublenden (§ 32). Alle Fahrzeuge dürfen nur am äussersten rechten Strassenrand anhalten. Nachts müssen die auf der Strasse stehenbleibenden Fahrzeuge durch ein aus beiden Richtungen der Strasse gut sichtbares Licht gekennzeichnet werden (§ 33).

Ganz allgemein wird jede mutwillige Hemmung oder Verhinderung des Verkehrs auf den öffentlichen Strassen verboten (§ 39).

7. Kanton Freiburg.

1. *Loi* du 25 novembre 1915 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

In diesem Gesetz ist keine wesentliche Änderung gegenüber Konkordat vom 7. April 1914 enthalten, ebensowenig in dem dazugehörigen

2. *Arrêté d'exécution* de la loi du 25 novembre 1915 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles (du 14 janvier 1916).

3. *Loi* du 16 novembre 1920 revisant partiellement la loi du 25 novembre 1915 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

Durch dieses Gesetz werden sämtliche Gebühren wesentlich erhöht. Dasselbe gilt vom

4. *Arrêté* du 21 janvier 1921, revisant partiellement l'arrêté d'exécution du 14 janvier 1916 de la loi du 25 novembre 1915 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

5. *Loi* du 16 novembre 1923 concernant la revision des art. 7 du concordat intercantonal du 7 avril 1914 et 12 de la loi du 25 novembre 1915 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles.

Durch dieses Gesetz wird der Faktor 0,3 in der Konkordatsformel zur Berechnung der Pferdekräfte auf 0,4 erhöht, gemäss Bundesratbeschluss vom 16. Dezember 1920 betreffend die Genehmigung der Revision des Art. 7 des Konkordates.

6. *Arrêté* du 8 janvier 1926 soumettant à une autorisation spéciale le transport de deux ou trois personnes par motocyclettes ou sidecar.

Diese spezielle Bewilligung, eine zweite Person auf einer Solomaschine oder eine dritte auf einem Motorrad mit Seitenwagen zu transportieren, wird nur erteilt, wenn die Bedingungen des Art. 2 dieser Verordnung erfüllt sind: Das Motorrad muss wenigstens zwei Geschwindigkeiten und einen Leerlauf haben und muss wenigstens 2 PS. stark sein. Der Sattel für die zweite oder dritte Person muss solid befestigt sein. Zwei voneinander unabhängige Bremsen sind vorgeschrieben. Nachts darf nur mit rotem Schlusslicht oder roter Linse am hintern Ende gefahren werden. Die Versicherung muss alle Schäden decken, die der Führer anrichtet, wenn er mit der zweiten, respektive dritten Person fährt.

8. Kanton Solothurn.

1. *Vollziehungsverordnung* zum Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 7. April 1914 (vom 7. Februar/15. März 1917).

In dieser Verordnung werden die Bestimmungen über die Haftpflichtversicherung in folgender Form abgeändert:

Die durch den Versicherungsvertrag zu deckende Schadenssumme muss mindestens Fr. 20,000 für Personen oder für ein Ereignis und Fr. 2000 für Sachschaden betragen. Gehören mehrere Fahrzeuge demselben Eigentümer, so erhöht sich die Versicherungssumme für jedes weitere Fahrzeug um einen Vierteil der Summe des

ersten Fahrzeuges, im Maximum auf Fr. 40,000 für Personen oder Kollektivschäden und Fr. 10,000 für Sachschaden (§ 2).

Sonst enthält diese Verordnung keine Abänderungen gegenüber dem Konkordat.

2. *Verkehrsverordnung* der Einwohnergemeinde Olten (vom 10. Februar 1928).

Diese Verkehrsverordnung, die seit dem 11. Oktober 1929 definitiv in Kraft steht, entspricht, von wenigen Bestimmungen abgesehen, genau den vom schweizerischen Städteverband aufgestellten einheitlichen Vorschriften. Ihr Wortlaut ist deshalb fast genau derselbe wie derjenige der auf S. 128 ff. besprochenen Verkehrsordnung für die Stadt Bern.

9. Kanton Basel-Stadt.

1. *Fahrordnung* vom 13. Januar 1897.

Dieser Erlass handelt in der Hauptsache von den Fuhrwerken, so dass seine Bestimmungen heute kaum mehr praktischen Wert haben, wenn er schon formell noch in Geltung steht. § 12 bestimmt, dass die Bestimmungen dieser Verordnung auch für unbespannte Fuhrwerke gelten sollen, fügt aber in Klammern bei: «Handkarren und dergleichen.» Eine Anwendung auf Automobile kann deshalb nur schwerlich stattfinden.

2. *Verordnung* betreffend die Strassenpolizei in bezug auf den Betrieb der Strassenbahnen (vom 17. April 1909).

Das Verhältnis der übrigen Strassenbenützer zur Strassenbahn wird hier genau geregelt. Wichtig ist § 4, der vorschreibt, dass vor Haltestellen der Strassenbahn Fahrzeuge, Reiter und Viehtreiber jeweils anzuhalten haben, sofern durch Weiterfahren die aus- oder einsteigenden Passagiere der Strassenbahn gefährdet würden.

3. *Verordnung* betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 6. März 1915).

Sie enthält folgende abweichenden Bestimmungen gegenüber dem Konkordat: Im allgemeinen darf in der Stadt sowohl von Motorfahrzeugen als gewöhnlichen Fahrrädern eine Geschwindigkeit von 18 km per Stunde nicht überschritten werden. Für baslerische Motorfahrzeuge, deren Führer mit den Strassen genau vertraut sind, wird diese Maximalgeschwindigkeit auf den hierzu

geeigneten Strassen auf 25 km per Stunde festgesetzt. Eventuell kann die Höchstgeschwindigkeit für gewisse Strassen durch besondere Warnungstafeln angegeben werden.

Bei schmutziger oder enger Fahrbahn ist so langsam zu fahren, dass Fussgänger nicht bespritzt werden (§ 9).

4. *Gesetz* über die Besteuerung der Motorfahrzeuge (vom 11. November 1920).

5. *Verordnung* betreffend die Haftpflichtversicherung der Motorfahrzeuge und betreffend die von den Motorfahrzeugbesitzern zu zahlenden Gebühren (vom 4. Dezember 1928).

Die in Art. 11 des Konkordates vorgeschriebene Versicherung muss für mindestens folgende Beträge abgeschlossen werden:

1. für eine verunfallte Person . . . . . Fr. 30,000,
2. für das Unfallereignis:
   a) für ein Motorfahrrad . . . . . » 50,000,
   b) für einen Motorwagen . . . . . » 100,000,
3. gegen Sachschaden für das Unfallereignis » 5,000.

6. *Verordnung* betreffend Abänderung der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Motorfahrzeuge und über die von den Motorfahrzeugbesitzern zu zahlenden Gebühren vom 4. Dezember 1928 (vom 22. Dezember 1928).

Für die Versicherung gegen Sachschaden gilt die Bestimmung nicht, wonach bei jedem Unfall ein Teil des entstandenen Schadens von der Versicherungsdeckung ausgeschlossen ist und vom Versicherten selbst getragen werden muss. Wird eine solche Klausel auch bezüglich des Sachschadens in den Versicherungsvertrag aufgenommen, so darf der nicht gedeckte Betrag Fr. 50 nicht übersteigen.

10. Kanton Baselland.

1. *Landratsbeschluss* betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 6. Mai 1912, abgeändert durch Landratsbeschluss (vom 11. Januar 1926).

Durch diesen Beschluss wird das Konkordat für den Kanton Baselland als anwendbar erklärt, ohne irgendwelche Modifikation. Im übrigen werden die Gebühren und Steuern geregelt.

2. *Reglement* betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung (vom 28. Oktober 1921).

Dieses ist nichts anderes als die vom Bundesrat am 29. Dezember 1921 genehmigte Konkordatsergänzung.

11. Kanton Schaffhausen.

1. *Vollziehungsverordnung* zum Konkordat über einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 11. April 1914 (vom 18. Januar 1922).

Abgeändert werden einzig die Bestimmungen des Konkordates über die Beleuchtung der Motorräder und diejenigen über die Versicherung.

Motorräder mit Beiwagen müssen vom Beginn der Dämmerung an auf der Vorderseite mit zwei weissen Lichtern, wovon das eine am Motorrad und das andere an der Aussenseite des Beiwagens, versehen sein (§ 11).

Die durch die Versicherung gedeckte Schadenssumme muss mindestens betragen:

Bei Motorfahrzeugen: Fr. 25,000 für eine Person,
» 80,000 für ein mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 5,000 für Sachschaden.

Für Omnibusse und Motorlastwagen, welche zur Beförderung von Personen verwendet werden, gelten die Spezialbestimmungen der Konkordatsergänzung über diese Materie vom 29. Dezember 1921, die am 16. Februar 1922 für den Kanton Schaffhausen anwendbar erklärt wurde.

Bei Motorrädern sind die entsprechenden Zahlen Fr. 25,000, Fr. 50,000 und Fr. 5000 (§ 13).

2. *Gesetz* betreffend die Erhebung von Steuern für den Verkehr von Motorfahrzeugen (vom 29. Dezember 1922).

In diesem Gesetz werden lediglich die Steuern geordnet. Wichtig ist, dass darin dem Regierungsrat die Kompetenz eingeräumt wird, auf dem Verordnungswege Vorschriften über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern mit Inbegriff der Strafbestimmungen zu erlassen (Art. 6).

3. *Grossratbeschluss* vom 18. Dezember 1922 betreffend den Beitritt des Kantons Schaffhausen zum abgeänderten Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 16. Dezember 1920).

Dadurch werden die Abänderungen der Art. 7 und 22 des Konkordates für den Kanton Schaffhausen für anwendbar erklärt.

12. Kanton Appenzell a. Rh.

1. *Vollziehungsverordnung* zum Konkordat betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom Kantonsrat erlassen am 21. März 1921).

Abweichend vom Konkordat ist einzig bestimmt, dass die Anhängewagen der Motorfahrzeuge ebenfalls mit einer Schlusslaterne, und dass die Seitenwagen der Motorräder nachts auf der äussern Seite mit Licht versehen sein müssen.

2. *Reglement* betreffend den interkantonalen Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung für den Kanton Appenzell a. Rh. (vom Kantonsrat angenommen am 30. November 1921).

Es ist die genaue Kopie der vom Bundesrat am 29. Dezember 1921 angenommenen Konkordatsergänzung.

3. *Regierungsratsbeschluss* vom 17. Dezember 1927 betreffend den Lastautomobilverkehr und Massnahmen gegen Schädigungen.

Die Geschwindigkeit für Lastautomobile, Automobilomnibusse und für die zum Personentransport benutzten Lastwagen beim Fahren durch Ortschaften darf nicht mehr als 15 km betragen.

13. Kanton Appenzell i. Rh.

1. *Vollziehungsverordnung* zum Konkordat betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 7. April 1914 (angenommen vom Grossen Rate am 30. März 1915, revidiert in Art. 4 durch Grossratsbeschluss vom 13. Februar 1922 und 31. März 1925).

Sie enthält keine Abänderungen gegenüber dem Konkordat.

2. *Polizeiverordnung* für den Kanton Appenzell i. Rh. (angenommen vom Grossen Rate am 19. September 1913, ergänzt durch Art. 6^{bis} vom 22. Mai 1919 und revidiert in Art. 32 am 27. November 1922).

Sie enthält im 7. Abschnitt (Art. 25—30) Bestimmungen zur Sicherheit auf der Strasse.

Das Weidenlassen von Pferden und Vieh an den Strassenborden ist verboten (Art. 25).

Beim Fahren bei Nacht sowie ferner beim Fahren mit Schlitten auch während des Tages müssen die Pferde ein genügend lautes Geschell tragen. Jedes Fuhrwerk muss bei Nacht mit genügender Beleuchtung versehen sein (Art. 27).

Für den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern finden die Bestimmungen des interkantonalen Konkordates sowie die bezüglichen kantonalen Vorschriften Anwendung (Art. 29).

14. Kanton St. Gallen.

1. *Vollzugsverordnung* über den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 20. November 1928.

In Art. 1—4 werden die Kompetenzen festgelegt. Das Polizei- und Militärdepartement kann, wo es nötig scheint, den Gemeinden für die Verkehrsregelung die Anwendung der Normalien des schweizerischen Städteverbandes ganz oder teilweise vorschreiben (Art. 3 Al. 3).

Das zweite Kapitel handelt von den Motorfahrzeugen, worunter die Verordnung die Motorwagen und die Motorfahrräder versteht. Die Versicherungssummen werden folgendermassen festgelegt:

Für jedes Motorfahrzeug Minimum Fr. 30,000 für eine verunfallte Person und Minimum Fr. 50,000 für ein Unfallereignis für ein Motorrad und Fr. 100,000 für ein Automobil. Gegen Sachschaden muss jedes Motorrad mindestens mit Fr. 5000 und jedes Automobil mit Fr. 10,000 versichert sein. Diese Summen sind wesentlich höher für Lastautos, mit denen auch Personen befördert werden und für Omnibusse (Art. 8).

In Ergänzung der Konkordatsbestimmungen wird vorgeschrieben, dass der Führer im Gebrauch der Scheinwerfer auf Personen und Tiere gebührend Rücksicht zu nehmen habe. Immerhin darf er sie auch in schlecht beleuchteten Strassen von Städten und Ortschaften anwenden (Art. 31). Obligatorischerweise ist ein Scheibenwischer an der Windschutzscheibe jedes Motorwagens anzubringen (Art. 37).

Besondere Bestimmungen gelten für Lastwagen, Traktoren (Art. 45—57) und Anhängewagen (Art. 58—69). Die Artikel 70—80 handeln von den Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung.

Motorräder haben ein weisses Licht vorne und ein rotes Schlusslicht zu führen, solche mit Seitenwagen ausserdem ein weisses Licht an der äussern Seite des Beiwagens (Art. 81). Die Erteilung einer Soziusfahrbewilligung wird an besondere Bedingungen geknüpft (Art. 82).

Fahrräder müssen mit einem gut befestigten Licht, das die Fahrbahn genügend beleuchtet, und hinten mit einer roten Reflexlinse versehen sein (Art. 99).

Die Vorschriften des Konkordates betreffend Vorfahren und Ausweichen werden auf alle Fuhrwerke ausgedehnt (Art. 101). Jedes Fuhrwerk muss nachts mit einem gut sichtbaren Licht versehen werden. Besondere Aufmerksamkeit ist der Beleuchtung von Langholzfuhrwerken zu schenken (Art. 102).

Die Artikel 103—111 enthalten die Strafbestimmungen.

2. *Nachtrag* zur Vollzugsverordnung über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 26. November 1929.

Durch diesen Nachtrag werden die zu entrichtenden Gebühren neu geregelt.

3. *Gesetz* über das Strassenwesen, erlassen am 12. Februar 1930, in Kraft getreten am 17. März 1930.

Dieses Gesetz, welches eine umfassende Neuregelung des gesamten Strassenwesens statuiert, enthält selber keine Vorschriften verkehrspolizeilicher Natur. Durch Art. 94 wird aber der Regierungsrat beauftragt, auf dem Verordnungswege die erforderlichen Polizeivorschriften über die Benützung und den Schutz der öffentlichen Strassen und Wege zu erlassen. Insbesondere soll der Regierungsrat die notwendigen Verkehrsvorschriften aufstellen.

Art. 116 schreibt die prinzipielle Erhebung einer Motorfahrzeugsteuer vor. Diese soll vor allem zur Bestreitung der Kosten des Ausbaues und des vermehrten Unterhaltes der Staatsstrassen und der dem Durchgangsverkehr dienenden Gemeindestrassen, sowie für eine vermehrte Strassenpolizei verwendet werden. Anlage, Höhe und Bezug der Steuer soll der Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festsetzen.

15. Kanton Aargau.

1. *Vollziehungsverordnung* zum Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 7. April 1914 (vom 6. August 1915).

Sie enthält keine heute noch geltende Abänderungen der Konkordatsvorschriften.

2. *Revidierte Grossratsverordnung* zum Konkordat betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr (vom 3. Dezember 1920).

Interessant und einzig noch im Kanton Graubünden [1]) in ähnlicher Form vorhanden, ist § 1:

[1]) Siehe unten S. 163.

Die gemäss Art. 2 ff. des Konkordates erteilte Bewilligung verpflichtet den Inhaber, das Motorfahrzeug samt dem fahrkundigen Fahrpersonal, der Polizei und Behörden des Kantons und der Gemeinden in dringenden Untersuchungen, sowie in Unglücks- und Notfällen zur Verfügung zu stellen.

Zum Schutze der Fussgänger und der Nachtruhe ist der Regierungsrat befugt, an Sonn- und Feiertagen sowie zur Nachtzeit den Verkehr mit Motorfahrzeugen zeitlich und örtlich einzuschränken (§ 6).

Innerorts dürfen alle Motorlastwagen nicht schneller als 12 km per Stunde fahren.

Einplätzige Fahrräder dürfen nur von einer Person benützt werden. Es ist verboten auf einem Fahrrad gefährliche Instrumente und Werkzeuge derart mit sich zu führen, dass der Verkehr gefährdet wird (§ 6).

3. *Grossratsverordnung* betreffend Ergänzung des Konkordates vom 7. April 1914 über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern, bezüglich der Autoomnibusse und Lastautos mit Personenbeförderung (vom 11. Januar 1922).

Diese Ergänzung des Konkordates kommt für den Kanton Aargau vorbehaltlos zur Anwendung.

4. *Ergänzung* der revidierten Verordnung vom 3. Dezember 1920 zum Konkordat betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr (vom 23. Januar 1922).

Die obligatorische Versicherung wird für den Kanton Aargau geregelt wie folgt:

Für Motorwagen: Fr. 30,000 für eine Person,
» 100,000 » ein Schadensereignis,
» 10,000 » ein Sachschaden.

Für Motorräder: Fr. 30,000 für eine Person,
» 50,000 » ein Schadensereignis,
» 5,000 » Sachschaden.

Daneben gelten für Motorlastwagen, welche auch zum Personentransport benützt werden, die Bestimmungen des Art. 5 des interkantonalen Reglementes vom 29. Dezember 1921.

Für Radfahrer: Fr. 10,000 für den Einzelfall,
» 30,000 » ein Ereignis von Personenschaden,
» 3,000 » Sachschaden.

5. *Regierungsratsbeschluss* betreffend die Einschränkung des Verkehrs mit Motorfahrzeugen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen (vom 4. März 1926).

In der Zeit vom 1. Mai bis 30. September dürfen Motorfahrzeuge an Sonntagen und am Auffahrtstag die Stundengeschwindigkeit von 18 km in Ortschaften und 30 km ausserhalb von Ortschaften nicht überschreiten. Die Geschwindigkeit ist derart zu verringern, dass das Publikum weder durch Kotwurf noch durch Staub belästigt wird.

16. Kanton Thurgau.

Durch «Beschluss des Grossen Rates betreffend den Beitritt des Kantons Thurgau zum Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 14. Juli 1913 und 28. Januar 1915» trat das Konkordat am 1. Januar 1916 für den Kanton Thurgau in Kraft. Ebenso trat am 1. Januar 1922 das interkantonale Reglement betreffend den Verkehr mit Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung unverändert in Kraft.

Vollziehungsverordnung des Regierungsrats zum Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 13. November 1928).

§§ 1—28 handeln von der Erteilung der Verkehrs- und Fahrbewilligung.

§ 6 ordnet die Versicherung. Danach beträgt im Kanton Thurgau die durch die Versicherung zu deckende Schadenssumme:

Für Automobile:	Fr.	30,000	für eine Person,
	»	100,000	» ein Ereignis,
	»	10,000	» für Sachschaden.
Für Motorräder:	Fr.	30,000	für eine Person,
	»	50,000	» ein Ereignis,
	»	5,000	» Sachschaden.
Für Fahrräder:	Fr.	10,000	für eine Person,
	»	20,000	» ein Ereignis,
	»	1,000	» Sachschaden.

Die Verkehrsvorschriften sind in den §§ 29—40 enthalten Für Lastwagen mit Vollgummibereifung besteht ein Nachtfahrverbot (§ 30).

An Sonn- und allgemeinen Feiertagen in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September dürfen Personenautomobile und Motorräder auf offenem Feld nicht schneller als 30 km und in Ortschaften höchstens 18 km per Stunde fahren. Ferner ist allgemein die Geschwindigkeit zu reduzieren, wo das Konkordat oder der Anstand es verlangen (§ 33).

Alle Fahrzeuge haben stets die rechte Strassenseite innezuhalten. Bei Strassengabelungen und -kreuzungen hat das Fahrzeug auf der Hauptstrasse den Vortritt. Bei Kreuzungen von Strassen gleicher Breite oder in Zweifelsfällen hat jeder Führer die Geschwindigkeit zu vermindern und dem Führer zur Rechten den Vortritt zu lassen. Das Mitführen von Gegenständen, die das Motorfahrzeug seitlich überragen und damit den Verkehr gefährden, ist verboten (§ 35).

Obligatorischerweise muss jedes Automobil mit einem Spiegel versehen sein, durch welchen dem Führer der Ausblick auf die hinten liegende Strassenstrecke ermöglicht wird, ebenso muss jedes Automobil einen Scheibenwischer an der Windschutzscheibe haben (§ 36).

Die Besitzer von Fuhrwerken können für den Schaden haftbar gemacht werden, welchen sie dadurch verursachen, dass sie nachts ohne Licht die Strasse benützen.

Scheinwerfer sind bei Begegnung mit Automobilen, Fuhrwerken, Reitern und Radfahrern und bei der Fahrt durch gut beleuchtete Ortschaften abzublenden.

Sämtliche Motorfahrzeuge haben ein rotes Schlusslicht, die Fahrräder ein rotes Leuchtzeichen zu führen (§ 37). Für das Mitführen einer zweiten Person auf einem Motorrad braucht es eine spezielle, an erschwerte Bedingungen geknüpfte Bewilligung (§ 50).

Alle Motorräder müssen mit zwei unabhängig und gut wirkenden Bremsen versehen sein (§ 51).

17. Kanton Tessin.

1. *Decreto* concernente il concordato per il regolamento uniforme della circolazione dei veicoli a motore e dei velocipedi (6 maggio 1914).

Durch dieses Dekret wird der Beitritt des Kantons Tessin zum Konkordat erklärt.

2. *Legge* disciplinante la circolazione dei veicoli a motore e velocipedi. 29 settembre 1914 colle modificazione previste dal decreto legislativo 2 dicembre 1920, 20 aprile 1923 e 5 luglio 1928.

Dieses Gesetz enthält die Steuern und die Gebühren, aber gar keine Abänderungen der Verkehrsvorschriften des Konkordates.

3. *Decreto executivo* disciplinante il transporto di persone con autovetture e autocarri (del 9 ottobre 1928).

Dieses Dekret ist nichts anderes als das den tessinischen Verhältnissen angepasste interkantonale Reglement vom 29. Dezember 1921.

18. Kanton Waadt.

Der Kanton Waadt erklärt für sein Kantonsgebiet sowohl das Konkordat als auch dessen verschiedene Abänderungen und namentlich die vom Bundesrat am 29. Dezember 1921 genehmigte Ergänzung anwendbar.

1. *Règlement* d'application du concordat du 7 avril 1914 en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des véhicules automobiles et des cycles (du 28 décembre 1928).

Die obligatorische Haftpflichtversicherung beträgt:

Für Automobile: Fr. 20,000 für eine Person,
» 50,000 » ein Unfallereignis.

Für Motorräder: Fr. 10,000 für eine Person,
» 20,000 » ein Unfallereignis.

Für Motoromnibusse und Lastautos mit Personenbeförderung gelten die Bestimmungen der Konkordatsergänzungen vom 29. Dezember 1921 (Art. 2).

Art. 10—20 handeln von der Verkehrspolizei.

Jedes Motorfahrzeug muss mit einem Beleuchtungssystem versehen sein, dessen Lichtkegel bei Kreuzungen so eingestellt werden kann, dass die andern Strassenbenützer nicht geblendet werden. Jedes Motorfahrzeug muss mit einem roten Schlusslicht versehen sein. Motorräder mit Seitenwagen haben vorn am Seitenwagen auf der äussern Seite ein weisses Licht zu führen, das nach hinten rot leuchtet (Art. 12).

Ganz allgemein ist es verboten, ein Motorfahrzeug auf eine tollkühne oder nachlässige Art und Weise zu führen, so dass Leben, Gesundheit oder Eigentum Dritter dadurch gefährdet werden.

Ebenso ist es dem Besitzer oder jeder andern Person verboten, eine solche Fahrweise zu veranlassen (Art. 14).

Innerorts ist es untersagt, ausser an den Endstationen, haltenden Tramwagen und Autobussen vorzufahren.

Jeder Motorfahrzeugführer muss, wenn er die Absicht hat abzuschwenken, den Lauf zu verlangsamen oder anzuhalten, mit dem Arm oder mit einer mechanischen oder leuchtenden Vorrichtung die gebräuchlichen Zeichen geben. Bei Kreuzungen und Abzweigungen hat das auf der Hauptstrasse zirkulierende Fahrzeug den Vortritt. In Zweifelsfällen, oder wenn beide Strassen gleich breit sind, haben beide Führer den Lauf zu verlangsamen, und der Vortritt gehört dem von rechts kommenden Fahrzeug (Art. 16).

Automobile, Omnibusse und Motorlastwagen müssen mit einem Spiegel versehen sein, der dem Führer erlaubt, die Strasse hinter ihm zu sehen (Art. 17).

Kinder unter 8 Jahren dürfen auf den öffentlichen Strassen nur radfahren, wenn sie von einer für sie verantwortlichen Person begleitet werden (Art. 25). Ein weisses Licht vorn und eine rote Reflexlinse hinten sind für Radfahrer nachts obligatorisch (Art. 26).

2. *Règlement* du 28 décembre 1928 pour la circulation des camions automobiles avec remorques, des tracteurs routiers et des tracteurs agricoles ou viticoles.

Neben den Konkordatsvorschriften gelten für die in der Überschrift erwähnten Motorfahrzeuge noch die Bestimmungen dieses Reglementes.

3. *Arrêté* du 10 janvier 1922 concernant la circulation des autobus et des autocamions transportant des personnes.

Durch diese Verordnung wird die Konkordatsergänzung vom 29. Dezember 1921 anwendbar erklärt.

4. *Loi* du 14 février 1928 sur la taxe des véhicules automobiles.

Dieses Gesetz regelt die Steuern und die Gebühren.

19. Kanton Wallis.

Vollziehungsverordnung vom 29. Januar 1929 zum Konkordat vom 7. April 1914 betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern sowie Traktoren und Anhängewagen.

Interessant ist die allgemeine Bestimmung über die Versicherung, die Art. 10 enthält:

«Alle Personen, ausgenommen die Verwandten des Versicherten: d. h. die Verwandten in aufsteigender und absteigender Linie, die Brüder und Schwestern, sowie die im Dienste des Versicherten stehenden Angestellten, die unentgeltlich durch ein Automobil, durch einen Lastwagen, durch ein Motorrad, sei es auf dem Hintersitz oder im Side-car oder durch irgendein anderes Motorfahrzeug, befördert werden, eingeladen vom Chauffeur, vom Eigentümer oder von dritten oder die sich selbst einladen, werden als Drittpersonen betrachtet und müssen dementsprechend durch die Police betreffend Haftpflicht gedeckt sein, insoweit als der Eigentümer des Fahrzeuges alle vom Staate und der Versicherungsgesellschaft verlangten Formalitäten erfüllt hat. Es ist überdies notwendig, dass die Beteiligten Sitze haben, die normalerweise für den Personentransport bestimmt sind und solche wie sie die Verkehrsbewilligung erwähnt.»

Sonst ist über die Haftpflicht nichts angeordnet, es gelten also für den Kanton Wallis die Versicherungsansätze des Konkordates.

Die Automobilfahrzeuge müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, die gestattet, die Lichtstrahlen im Augenblick der Kreuzung nach abwärts zu wenden. Ein rotes Schlusslicht ist für alle Motorfahrzeuge obligatorisch. Motorwagen mit Seitenwagen haben auf der äussern Seite des Seitenwagens ein nach vorne weiss und nach hinten rot leuchtendes Licht zu führen.

Art. 15 Alinea 1 ist eine genaue Kopie des Art. 14 des règlement d'application du concordat du 28 décembre 1928 des Kantons Waadt [1]).

Als Höchstgeschwindigkeit auf offener Strecke ist 50 km in der Stunde vorgeschrieben. Bei ganz freier Strasse darf mit 60 km gefahren werden. Innerorts beträgt die erlaubte höchste Geschwindigkeit 25 km per Stunde. Die Geschwindigkeit der Autocars, Autobusse, Lastwagen ohne Anhängewagen darf ausserhalb von Städten und Siedelungen 30 km in der Stunde und innerorts 15 km in der Stunde nicht überschreiten. Die bewilligte Ge-

[1]) Siehe oben S. 153 f.

schwindigkeit auf Bergstrassen beträgt maximal 30 km in der Stunde für Automobile und Motorräder, 18 km für Lastwagen, kleine Lastwagen und Autocars (Art. 15).

Art. 17 ist eine Kopie des Art. 16 des règlement d'application du concordat du 7 avril 1914 des Kantons Waadt [1]).

Besondere Bestimmungen gelten für Traktoren und Anhängewagen (Art. 25—50).

Art. 55 enthält den Katalog der Strassen, die als Bergstrassen dem Motorwagenverkehr geöffnet sind.

Art. 56 und 57 regelt die Steuern und Gebühren.

20. Kanton Neuenburg.

1. *Loi d'adhésion* au concordat concernant la circulation des automobiles et des cycles en Suisse, du 20 mai 1912 promulgée le 25 mai 1914.

Dieses Gesetz enthält das Konkordat, welches für den Kanton Neuenburg anwendbar erklärt wird. Art. 74 behält eine Ausführungsverordnung vor.

2. *Règlement d'exécution* de la loi d'adhésion au concordat concernant la circulation des véhicules automobiles et des cycles en Suisse (du 29 décembre 1928).

Dieses Reglement ist fast wörtlich gleich wie das auf S. 153 f. besprochene Règlement d'application du concordat du 7 avril 1914 en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 28 décembre 1928 des Kantons Waadt. Die Haftpflichtversicherung wird im Kanton Neuenburg im Sinne des Konkordates geregelt.

3. *Règlement* sur la circulation des camions automobiles avec remorques, des tracteurs industriels et des tracteurs agricoles (du 31 juillet 1928).

Neben den Konkordatsvorschriften gelten für die in der Überschrift erwähnten Motorfahrzeuge noch die Bestimmungen dieses Reglementes.

4. *Loi* sur la taxe des véhicules automobiles et des cycles (du 3 décembre 1920, modifié le 7 novembre 1923).

5. *Règlement d'exécution* de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des cycles (du 29 décembre 1929).

In diesen beiden Erlassen sind alle Bestimmungen über die Gebühren und Steuern enthalten.

---

[1]) Siehe oben S. 154.

C. Die Bestimmungen der dem Konkordat nicht beigetretenen Kantone.

1. Kanton Unterwalden ob dem Wald.

Verordnung über den Motorwagen- und Fahrradverkehr (vom 13. April 1929).

Diese Verordnung gilt als einziger Erlass auf dem Gebiet des Motorwagen- und Fahrradverkehrs. Sie hebt ausdrücklich alle bisherigen Verfügungen, die der Regierungsrat über diese Materie erlassen hat, auf (Art. 50).

Zweimal nimmt die Verordnung Bezug auf das Konkordat: Die Verkehrsbewilligung soll nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug den Vorschriften des interkantonalen Konkordates entspricht (Art. 4). Die besondere Verkehrsbewilligung für Autoomnibusse und Motorlastwagen mit Personenbeförderung wird nur erteilt, wenn die Prüfung des Fahrzeuges ergibt, dass es den bezüglichen Bestimmungen der Konkordatsergänzung vom 29. Dezember 1921 entspricht (Art. 26).

Die obligatorische Haftpflichtversicherung ist wie folgt geregelt: Für Automobile müssen wenigstens folgende Schadenssummen gedeckt sein:

Fr. 30,000 für eine Person,
» 100,000 » ein mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 5,000 » Sachschaden.

Für Motorräder:

Fr. 30,000 für eine Person,
» 50,000 » ein mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 5,000 » Sachschaden.

(Art. 5).

Bei Autoomnibussen und Motorlastwagen mit Personenbeförderung darf die Verkehrsbewilligung nur erteilt werden, wenn die durch die Haftpflichtversicherung gedeckte Schadenssumme mindestens beträgt:
bei einer Höchstpersonenzahl von 10 Personen Fr. 150,000,
bei einer grösseren Personenzahl Fr. 15,000 mehr für jede Person (Art. 26).

Abweichend vom Konkordat müssen Motorräder nachts vorn ein weisses und hinten ein rotes Licht oder ein sogenanntes Katzenauge führen. Wird mit Seitenwagen gefahren, muss dazu noch auf der äussern Seite des Seitenwagens vorn ein weisses Licht angebracht werden (Art. 13).

Die Geschwindigkeit darf beim Durchfahren von Dörfern und Weilern 25 km und auf Bergstrassen 30 km in der Stunde nicht überschreiten. Niemals darf die Fahrgeschwindigkeit, selbst im flachen Lande, 50 km in der Stunde für Personenautomobile und Motorfahrräder, 40 km für Autoomnibusse und 30 km für Lastautomobile (mit oder ohne Personenbeförderung) überschreiten (Art. 17).

Fuhrwerkführer haben die Pflicht, den Motorfahrzeugen das Vorfahren auf das Signal hin durch sofortiges Rechtshalten zu ermöglichen und den entgegenkommenden Motorfahrzeugen rechtzeitig nach rechts auszuweichen.

Bei Dunkelheit muss jedes auf der Strasse verkehrende Fuhrwerk mit ausreichender Beleuchtung versehen sein (Art. 20).

Auch für die im Kanton wohnenden Radfahrer ist die Drittharftpflichtversicherung obligatorisch. Die nähere Ausführung wird dem Regierungsrat vorbehalten (Art. 32).

Als Alarmapparat wird für Fahrräder neben der Glocke das Horn zugelassen (Art. 33). Nachts muss das Fahrrad vorn mit einer gutleuchtenden Laterne und hinten mit einem Katzenauge versehen sein (Art. 24). Das Mitführen von gefährlichen Werkzeugen, Geräten und Gegenständen in ungeschütztem oder sonst den Verkehr gefährdenden Zustand auf Fahrrädern ist verboten (Art. 46).

Die oben erwähnten Bestimmungen sind die einzigen Punkte, in denen die Verordnung von den Konkordatsbestimmungen abweicht. Im übrigen sind fast alle Konkordatsvorschriften auch für den Kanton Unterwalden ob dem Wald massgebend.

2. Kanton Unterwalden nid dem Wald.

Abänderung der Verordnung betreffend den Automobil- und Fahrradverkehr (vom 5. Januar 1929).

Dieser Erlass hebt ausdrücklich alle früheren Bestimmungen über den Automobil- und Fahrradverkehr auf, so dass er ausschliesslich zur Anwendung kommt.

Die Verordnung weicht hauptsächlich in folgenden Punkten von den Konkordatsbestimmungen ab:

Der Gebrauch von stark blendenden Lichtern ist nicht nur in Ortschaften, sondern auch beim Kreuzen mit andern Fahrzeugen untersagt (Art. 12).

Personenautomobile und Motorräder dürfen ausserorts maximal 50, innerorts 25 km per Stunde fahren, Motorlastwagen mit Vollgummibereifung und Traktoren 20 und 15 km, Gesellschaftswagen 30 und 15 km (Art. 15).

Bei Strassengabelungen und Kreuzungen hat das Fahrzeug auf der Hauptstrasse den Vortritt. Bei Kreuzungen von Strassen gleicher Breite oder in Zweifelsfällen hat der Führer zur Rechten den Vortritt. Personenautomobile haben das Vorrecht des Passierens vor andern Fahrzeugen, Automobile im allgemeinen vor andern Fuhrwerken (Art. 16).

Durch die obligatorische Haftpflichtversicherung müssen mindestens nachstehende Schadenssummen gedeckt sein:

Für jedes Automobil Fr. 30,000 für eine Person, Fr. 100,000 für ein mehrere Personen betreffendes Ereignis und Fr. 5000 für Sachschaden. Für Lastwagen, mit welchen auch Personentransporte ausgeführt werden und für Gesellschaftswagen muss die zu deckende Schadenssumme pro Ereignis bei einer zu befördernder Höchstzahl von 10 Personen Fr. 100,000 und für eine grössere Personenzahl für jede weitere Person Fr. 10,000 mehr betragen. Für jedes Motorfahrrad Fr. 30,000 für eine Person, Fr. 50,000 für ein mehrere Personen betreffendes Ereignis und Fr. 3000 für Sachschaden (Art. 20).

Im übrigen enthält diese Verordnung nichts anderes als die auf die speziellen Verhältnisse zugeschnittenen Konkordatsbestimmungen.

3. Kanton Zug.

1. *Kantonsratsbeschluss* betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern (vom 30. Dezember 1925).

Trotzdem der Kanton Zug dem Konkordat nicht beigetreten ist, erklärt Art. 1, dass für denselben die einheitlichen Vorschriften des Konkordates als zu Recht bestehend anerkannt

werden, soweit nicht Abänderungen durch diese Verordnung geschaffen werden.

Die durch die Versicherung zu deckende Schadenssumme muss mindestens betragen:

Für Automobile:

Fr. 30,000 für eine Person,
» 100,000 » ein mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 10,000 » Sachschaden.

Für Motorfahrräder und Fahrräder mit Hilfsmotoren:

Fr. 30,000 für eine Person,
» 40,000 » ein mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 5,000 » Sachschaden.

Für Motorlastwagen mit Personenbeförderung und für Gesellschaftswagen gelten die Ansätze der Konkordatsergänzung vom 29. Dezember 1921, jedoch muss die zu deckende Schadenssumme mindestens Fr. 150,000 betragen (§ 17).

An Minderjährige werden nur dann Bewilligungen erteilt, wenn sie mindestens 18 Jahre alt sind und der Inhaber der elterlichen Gewalt durch eine schriftliche Erklärung die zivilrechtliche Verantwortung übernimmt (§ 21).

Fahrräder dürfen kein Horn als Warnsignal haben (§ 28).

2. *Kantonsratsbeschluss* betreffend den Verkehr von Autoomnibussen und Lastautos mit Personenbeförderung (vom 18. Mai 1922).

Dieser Beschluss ist wörtlich die Konkordatsergänzung vom 29. Dezember 1921. Abgeändert wurde nur wie oben gesagt die Höhe der durch Versicherung zu deckenden Schadenssumme.

In § 5 ist eine weitere Abänderung vorhanden: «Die besondere Verkehrsbewilligung wird nur erteilt, wenn der Inhaber des Wagens sich ausweist über den Abschluss eines Versicherungsvertrages mit einer anerkannten Versicherungsgesellschaft für den Fall, dass durch den Betrieb seines Fahrzeuges eine Sache beschädigt oder eine Person getötet oder körperlich verletzt wird und er nicht beweisen kann, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Versehen dritter oder durch grobes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht wurde.»

Ob diese Bestimmung bestehen bleiben könnte, wenn sie auf dem Wege des staatsrechtlichen Rekurses angefochten würde, scheint sehr fraglich zu sein.

Am 31. Dezember 1924 hatte der Kantonsrat von Zug einen allgemein verbindlichen Beschluss betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern erlassen. § 11 dieses Beschlusses lautete:

«Die Verkehrsbewilligung wird nur demjenigen Bewerber erteilt, der:

a) sich unterschriftlich verpflichtet, für jeden Schaden zu haften, wenn durch den Betrieb des Motorfahrzeuges eine Sache zerstört oder beschädigt oder ein Mensch getötet oder verletzt wird und der Halter des Motorfahrzeuges nicht beweisen kann, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden oder Versehen Dritter oder durch grobes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht wurde und

b) gleichzeitig nachweist, dass eine Haftpflichtversicherung bei einer anerkannten Versicherungsgesellschaft besteht, durch die er gegen jeden Schaden versichert ist, für den er laut lit. *a* haftbar gemacht werden kann.»

Einen gegen diese Bestimmung gerichteten staatsrechtlichen Rekurs einiger zugerischer Motorfahrzeugbesitzer, womit sie unter anderem geltend machten, dass die Bestimmung einen unzulässigen Einbruch in die bundeszivilrechtlichen Normen über die Schadenersatzpflicht für unerlaubte Handlungen enthalte, hat das Bundesgericht aus diesem Grunde geschützt und demnach die Bestimmung «insoweit aufgehoben, als darin die Übernahme einer Haftpflicht und die Versicherung gegen eine solche verlangt wird, die über die bundesrechtliche hinausgeht [1]).»

Mit diesem Entscheid scheint auch das Schicksal der Versicherungsbestimmungen in § 5 dieses Beschlusses besiegelt zu sein.

3. *Kantonsratsbeschluss* über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern. Antrag der Staatswirtschaftskommission vom 6. Mai 1929.

Diese Vorlage wurde bis heute vom Kantonsrat noch nicht behandelt, hat aber alle Aussicht, in dieser Form angenommen zu werden. Die wesentlichen Änderungen gegenüber dem Kantonsratsbeschluss vom 30. Dezember 1925 [2]) sind die folgenden:

---

[1]) BGE *51* [1] 423 ff.

[2]) Siehe oben S. 159 f.

§ 36 besagt kurz und bündig, dass wer durch den Gebrauch eines Motorfahrzeuges einer Drittperson Schaden zufügt, dafür haftbar sei. Unzweifelhaft stellt auch diese Vorschrift wieder einen Übergriff in das eidgenössische Schadenersatzrecht dar. Es scheint mehr als fraglich, ob diese Bestimmung in dieser schroffen Form in einem kantonalen Erlass stehen darf. Für Autoomnibusse soll die durch die Versicherung zu deckende Schadenssumme mindestens betragen:

Fr. 30,000 für eine Person,
» 100,000 » ein mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 10,000 » für Sachschaden (§ 38).

§§ 41—45 enthalten die besonderen Vorschriften für Autoomnibusse, wodurch der Kantonsratsbeschluss vom 18. Mai 1922 [1]) aufgehoben wird.

Die Verwendung von Lastwagen als Autoomnibusse ist untersagt (§ 41).

Beim Durchfahren von Städten, Dörfern und Weilern darf die Geschwindigkeit der Personenwagen und Motorräder auf keinen Fall 30 km in der Stunde überschreiten. Niemals darf ausserhalb der Ortschaften schneller als 60 km in der Stunde gefahren werden.

4. Kanton Graubünden.

1. *Strassengesetz* des Kantons Graubünden vom 20. Februar 1927.

Dieses Gesetz handelt in den Art. 15—19 vom Automobilverkehr.

Ganz allgemein wird die Zulässigkeit der verschiedenen Motorfahrzeuge auf den einzelnen Strassen geregelt. Die übrigen Vorschriften über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf den öffentlichen Strassen werden einer Verordnung des Grossen Rates vorbehalten (Art. 18).

2. *Grossrätliche Ausführungsbestimmungen* zum Strassengesetz vom 2. Dezember 1927.

Art. 23—38 dieser Verordnung handeln vom Motorfahrzeugverkehr.

Art. 24 legt die Begriffe «Personenautomobil», «Lastwagen», «Traktor», «Motorrad» und «Arbeitsmaschine» genau fest.

[1]) Siehe oben, S. 160.

Art. 27 ist eine genaue Kopie des § 1 der revidierten Grossratsverordnung zum Konkordat betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 3. Dezember 1920 des Kantons Aargau [1]).

Durch die obligatorische Versicherung müssen folgende Schadenssummen gedeckt sein:

Für Personenautomobile und Motorlastwagen exklusive Traktoren:

Fr. 30,000 für eine Person,
» 100,000 » ein mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 5,000 » Sachschaden.

Für Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotoren:

Fr. 20,000 für eine Person,
» 50,000 » eine mehrere Personen betreffendes Ereignis,
» 3,000 » Sachschaden.

Für Motorlastwagen, welche gewerbsmässig zum Personentransport benutzt werden, für Autoomnibusse und Autogesellschaftswagen gelten die Ansätze der Konkordatsergänzung vom 29. Dezember 1921.

3. *Kleinrätliche Vollziehungsverordnung* zu den grossrätlichen Ausführungsbestimmungen zum Strassengesetz.

Diese Verordnung trat mit den grossrätlichen Ausführungsbestimmungen zusammen am 1. Januar 1928 in Kraft.

§§ 27—30 handeln von den Verkehrs- und Fahrbewilligungen.

§§ 31—44 enthalten die Verkehrsvorschriften. In diesem Abschnitt wird sehr oft auf die Konkordatsvorschriften Bezug genommen, jedoch werden dieselben in verschiedenen Punkten ergänzt oder abgeändert.

Blendende Lichter sind vor und während der Begegnung mit Fuhrwerken, Motorfahrzeugen, Fahrrädern und Fussgängern abzublenden. Fahrzeugführer, welche von den Lichtern entgegenkommender Fahrzeuge derart geblendet werden, dass ihnen ein sicheres Weiterfahren erschwert oder verunmöglicht wird, haben den Lauf ihres Fahrzeuges stark zu verlangsamen oder anzuhalten. Im übrigen gilt Art. 30 des Konkordates (§ 31). Ebenso werden die Bestimmungen von Art. 31 und 32 des Konkordates anwendbar

[1]) Siehe S. 149 f.

erklärt (§§ 32 und 33). Die Geschwindigkeitsmaxima werden im Sinne des Konkordates geregelt (§ 34).

Ganz allgemeiner Natur ist § 35, der vom Ausweichen und Vorfahren handelt. Es ist die einzige Bestimmung in der ganzen Automobilgesetzgebung des Kantons Graubünden, die auch für die übrigen Strassenbenützer und nicht nur für die Motorfahrzeuge Geltung hat.

Als Regel gilt für alle Strassenbenützer: rechts *gehen* und fahren, rechts ausweichen, links überholen. Auf Strassen mit Trottoirs haben Fussgänger letztere zu benützen und bei Kreuzung der Strasse unter Aufwendung entsprechender Vorsicht den kürzesten Weg zu nehmen.

Bei staubiger oder kotiger Strasse soll so gefahren werden, dass andere Strassenbenützer nicht erheblich belästigt und nicht bespritzt werden. Ausserdem wird Art. 43 des Konkordates als anwendbar erklärt.

Es ist verboten, sich von Motorfahrzeugen nachziehen zu lassen. Das Mitführen von gefährlichen Werkzeugen, Geräten und Gegenständen in ungeschütztem oder den Verkehr gefährdendem Zustand auf Motorfahrzeugen ist untersagt (§ 36).

Das Mitführen einer zweiten Person auf einem Motorrad wird von der Erteilung einer besonderen Bewilligung abhängig gemacht. Alle Motorräder mit Beiwagen müssen vom Beginn der Dämmerung an auf der Vorderseite mit zwei weissen abblendbaren Lichtern versehen sein (§ 39).

Für Motoromnibusse, Gesellschaftswagen und Motorlastwagen und Lastautos mit Personenbeförderung sind die Bestimmungen des interkantonalen Reglementes vom 29. Dezember 1921 massgebend, mit Ausnahme des Art. 9 desselben, der die Höchstgeschwindigkeit regelt (§ 40). Massgebend für die Höchstgeschwindigkeit dieser Motorfahrzeuge ist Art. 52 des Konkordates in sinngemässer Anwendung der Art. 35 und 37 desselben (§ 34).

Spezielle Vorschriften für Motorlastwagen, Traktoren und Anhängewagen enthalten die §§ 41 und 42.

§§ 45—52 handeln von den Steuern und Taxen.

5. Kanton Genf.

Die Stellungnahme des Kantons Genf zum Konkordat ist sehr interessant. Ein Gesetzesbeschluss (arrêté législatif) vom 2. Oktober 1912 bevollmächtigte den Staatsrat, dem Konkordat beizutreten. Ein neuer Gesetzesbeschluss vom 27. Mai 1914 schob das Datum des Inkrafttretens des Konkordates für den Kanton Genf auf den 1. Januar 1915, ein weiteres, vom 12. Dezember 1914, auf den 1. Januar 1916 hinaus. Ein letzter Gesetzesbeschluss, der in dieser Materie erlassen wurde, vertagte das Inkrafttreten des Konkordates auf unbestimmte Zeit. Seither wurde diese Frage nie mehr aufgegriffen, weshalb das Konkordat bis heute im Kanton Genf niemals in Kraft trat [1]).

1. *Règlement général* sur la sécurité et la circulation publiques du 1er juin 1927.

Dieses allgemeine Reglement hat bis heute zahlreiche Abänderungen erfahren, die bei der Besprechung der einzelnen Bestimmungen erwähnt werden sollen. Heute ergibt sich folgendes:

Der ganze zweite Teil dieses Reglementes, Art. 24—138, ist dem Verkehr gewidmet.

Als allgemeinste Regel besagt Art. 24, dass sämtliche Strassenbenützer die Pflicht haben, die rechte Seite innezuhalten, rechts zu kreuzen, links zu überholen um sofort wieder auf die rechte Seite zu schwenken. Diese Regel gilt sowohl auf der Fahrbahn als auch auf den Trottoirs, sie ist auf Fahrzeuge, Fussgänger und Reiter anwendbar.

Die Feuerspritzen haben ein unbedingtes Vortrittsrecht vor allen Strassenbenützern (Art. 27).

Die Fussgänger wie die Führer von Kinder- und Krankenwagen müssen auf den Trottoirs gehen. Fehlen solche, so ist die rechte äusserste Seite der Fahrbahn zu benützen. Stehen bleiben auf der Fahrbahn ist untersagt (Art. 28).

Hundebesitzer sind dafür verantwortlich, dass ihr Hund nicht Passanten oder Tiere anfällt, verfolgt oder erschreckt, *dass er nicht*

---

[1]) Vgl. règlement général sur la sécurité et la circulation publiques du 1er juin 1917, collationné par les soins du Département de Justice, Police et Militaire, suivant arrêté du Conseil d'Etat du 2 avril 1927, Genève 1927.

den Verkehr hindert und dass er nicht Trottoirs und Hausmauern beschmutzt (Art. 32).

Spezielle Vorsichtsmassregeln haben die Führer von andern Tieren als Hunde und die Viehtreiber anzuwenden. Nachts haben die Herdenführer eine nach allen Richtungen sichtbare Laterne zu tragen. Ein Teil der Tiere soll immer mit Glocken oder Schellen versehen sein (Art. 33).

Das vierte Kapitel Art. 36—64 ist speziell den Fahrzeugen gewidmet.

Jedes auf den öffentlichen Strassen verkehrende Fahrzeug oder Gespann muss einen fähigen Führer haben (Art. 36). Er darf nicht schlafen auf dem fahrenden Fahrzeug, muss nüchtern sein und darf nicht auf den Trottoirs fahren (Art. 37).

Art. 39 ist eine sehr gute, für alle Fahrzeuge verbindliche allgemeine Bestimmung über die Geschwindigkeit, ähnlich derjenigen von Art. 33 und 34 des Konkordates:

«Jeder Führer soll die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges ständig beherrschen. Er hat jedesmal den Lauf zu verlangsamen oder anzuhalten, wenn dieser Anlass zu einem Unfall oder Verkehrshemmnis bieten könnte. Die Geschwindigkeit muss überall sehr gemässigt sein, wo sich irgendwelche Gefahr zeigt, besonders bei engen Durchfahrten, Kurven und Neigungen (pentes), beim Kreuzen oder Überholen eines Umzuges oder einer Herde, bei den Zugängen von Schulen sowie auch da, wo diese Fahrweise von der Behörde vorgeschrieben ist.»

Besondere Vorsicht muss beim Wenden in einer Strasse beobachtet werden. Nachts darf kein Motorfahrzeug in der Strassenbreite wenden, wenn es dazu den Rückwärtsgang benötigt oder rückwärts gleiten muss (Art. 41).

In den Städten, Flecken und Dörfern des Kantons haben die Reiter und Fahrzeugführer allgemein eine sehr langsame Gangart einzuhalten. Wenn die Strasse kotig ist, haben sie darüber zu wachen, dass die Passanten nicht bespritzt werden. Für Schäden, die daraus entstehen, dass sie dieser Vorschrift nicht nachleben, können sie verantwortlich gemacht werden (Art. 43).

Wer wenden, Richtung ändern, verlangsamen, anhalten oder anfahren will, hat die nötigen Zeichen zu geben mit Peitsche, Hand oder einem speziellen Apparat (Art. 44).

Im Stadtbezirk (agglomération urbaine) ist jeder Fahrzeugführer verpflichtet, an den Abzweigungen und Strassenkreuzungen dem von rechts kommenden Fahrzeug den Vortritt zu lassen. Wenn sich ausserhalb des Stadtgebietes zwei Fahrzeuge gleichzeitig an einer Abzweigung oder Strassenkreuzung treffen, so gehört der Vortritt dem Fahrzeug auf der Hauptstrasse. Der aus der Nebenstrasse kommende Fahrzeugführer hat den Lauf zu verlangsamen und darf nicht eher wieder anfahren, als bis er sich vergewissert hat, dass keine Gefahr eines Zusammenstosses besteht. Bei Abzweigungen oder Kreuzungen von Strassen gleicher Breite muss jeder Führer seinen Lauf merklich (sensiblement) verlangsamen und den Vortritt dem zu seiner Rechten kommenden Fahrzeug lassen (Art. 45, abgeändert durch Beschluss vom 30. März 1926 und 17. April 1928).

Rechtskurven sind möglichst kurz, Linkskurven möglichst weit zu nehmen. In gefährlichen Kurven darf kein Fahrzeug überholt werden (Art. 46).

Tramwagen sollen wo möglich rechts überholt werden. Haltenden Wagen darf nicht vorgefahren werden (Art. 47). Jeder Fahrzeugführer, der auf seiner Rechten Fussgänger, Kinder oder Krankenwagen erblickt, die die Fahrbahn kreuzen, hat langsamer zu fahren und hinter ihnen durchzufahren. Er hat den Vortritt, wenn sie von links kommen (Art. 48).

Angehalten darf nur auf der äussersten rechten Seite der Fahrbahn werden (Art. 49).

Sämtliche Fahrzeuge müssen mit einer wirksamen Bremse versehen sein, deren Anwendung bei abfallenden Strassen obligatorisch ist (Art. 51, in der Abänderung vom 14. Januar 1927).

Bei Schnee haben die Gespanne der Wagen und Schlitten ein Geschell zu führen. Dasselbe gilt allgemein für Wagen, deren Räder keinen Lärm verursachen (Art. 61).

Mit Eintritt der Dämmerung haben alle Fahrzeuge ohne Ausnahme wenigstens ein nach beiden Richtungen gut sichtbares Licht zu führen. Zu dem Zwecke sollen sie an der linken Aussenseite in der Höhe des Sitzes oder der Brücke eine Laterne haben, die nach vorne weiss und nach hinten rot leuchtet. Diese Laternen sind stets in sauberem Zustande zu halten. Dieselbe Vorschrift gilt für stationierte Fahrzeuge. Im Stadtbezirk kann von letzterem

Umgang genommen werden, wenn das Fahrzeug sonst sichtbar ist. Vorbehalten werden die speziellen Beleuchtungsvorschriften für Motorfahrzeuge und Fahrräder (Art. 62, in der Fassung des Beschlusses vom 30. März 1926).

Auf den Trottoirs im Stadtbezirk dürfen die Fahrräder nicht einmal gestossen werden. Ausserhalb der Stadt ist das erlaubt, wenn dadurch nicht der Fussgängerverkehr behindert wird. Das Fahren auf dem Trottoir ist ganz verboten (Art. 68, abgeändert durch Beschluss vom 17. April 1928).

Das Loslassen von Lenkstangen und Pedalen ist verboten, ebenso das Anhängen an Tramwagen und Automobile (Art. 69).

Innerorts, auf abfallender Strasse, bei Kreuzungen und in Kurven hat der Radfahrer langsam zu fahren (Art. 71).

Mehr als zwei Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren (Art. 72).

Art. 74 und 75 entsprechen genau den Art. 79 und 60 des Konkordates.

Das sechste Kapitel des Reglementes, Art 76—138, handelt von den Automobilen und Motorrädern.

Die Art. 76—100 entsprechen ziemlich genau den Vorschriften in Art. 2—29 des Konkordates. Die Versicherungspflicht ist aber nicht in diesen Bestimmungen enthalten, sondern wird für den Kanton Genf in einem speziellen Gesetz geregelt [1]).

Für die Beleuchtung gelten dieselben Grundsätze wie im Konkordat Art. 30. Im Stadtbezirk ist der Gebrauch von blendenden Lichtern untersagt. Motorräder haben vorne ein weisses und hinten ein rotes Licht oder eine rote Reflexlinse zu führen. Seitenwagen sind mindestens auch mit einem weissen und hinten mit einem roten Licht zu versehen. Blendende Lichter müssen auch ausserhalb des Stadtbezirkes abgeblendet (éteindre) werden, wenn sie für die übrigen Strassenbenützer eine Gefahr bilden. Ihr Gebrauch ist hauptsächlich beim Kreuzen mit andern Fahrzeugen, einschliesslich Radfahrer, untersagt (Art. 101, abgeändert und ergänzt durch Beschluss vom 17. April 1928).

Über die Warnsignale und deren Anwendung gelten die gleichen Regeln wie in Art. 31 des Konkordates (Art. 102, in der Fassung des Beschlusses vom 10. Juli 1926).

[1]) Siehe unten S. 169.

Art. 104 betreffend die allgemein zu befolgenden Regeln über die Geschwindigkeit entspricht den Konkordatsvorschriften der Art. 33 und 34.

Im Stadtbezirk darf bis zu 30 km in der Stunde gefahren werden. Dasselbe gilt in den andern Ortschaften des Kantons, wenn nicht unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Staatsrat die Gemeindebehörden etwas anderes vorschreiben.

Auf offenem Felde darf die Geschwindigkeit niemals 50 km per Stunde überschreiten.

An Sonn- und allgemeinen Feiertagen darf in der Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September am Nachmittag zwischen 13 und 20 Uhr innerorts nicht schneller als 25 km und ausserorts nicht schneller als 30 km per Stunde gefahren werden.

Ein mit der erlaubten Maximalgeschwindigkeit fahrendes Motorfahrzeug darf unter keinen Umständen überholt werden (Art. 105, in der Fassung des Beschlusses vom 17. April 1928).

Die übrigen Bestimmungen enthalten verschiedene allgemeine Regeln über Hilfepflicht bei Unfällen, Rennen, Vermieten von Motorfahrzeugen und spezielle Vorschriften für Motorlastwagen, Traktoren etc.

2. *Loi* instituant une assurance obligatoire de responsabilité civile pour les propriétaires d'automobiles (du 8 novembre 1922).

Nach diesem Gesetz gelten folgende Versicherungsminima: Für Automobile ganz allgemein: Fr. 30,000 für eine Person, Fr. 100,000 für ein mehrere Personen treffendes Ereignis.

Für Motorräder: Fr. 20,000.

3. *Projet de loi* modifiant la loi du 8 novembre 1922 instituant une assurance obligatoire de responsabilité civile pour les propriétaires d'automobiles.

Dieses Projekt erhöht die Ansätze ganz wesentlich auf folgende Summen:

Für ein Personen- oder Lastautomobil Fr. 75,000 für eine Person, Fr. 150,000 für ein mehrere Personen treffendes Ereignis.

Für Motorräder sind die entsprechenden Zahlen Fr. 50,000 und Fr. 75,000.

Neu hinzu kommen folgende Ansätze für Autoomnibusse: Fr. 200,000 bei einem Fassungsvermögen bis zu 10 erwachsenen Personen.

Fr. 400,000 bei einem Fassungsvermögen von 11—20 erwachsenen Personen.

Fr. 500,000 bei einem Fassungsvermögen von über 20 erwachsenen Personen.

Merkwürdigerweise kennt weder das heute geltende Haftpflichtversicherungsgesetz, noch der Entwurf eine obligatorische Haftpflichtversicherung für Sachschaden. Genf ist der einzige schweizerische Kanton, der bloss eine Versicherung gegen Personenschaden verlangt.

D. Der Code de la Route.

Der offizielle Name des unter dem Namen «Code de la Route» bekannten Dekretes lautet: «Décret du 31 décembre 1922 abrogeant le décret du 27 mai 1921 et portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage.» Dieser offizielle Titel ist viel klarer und deutlicher als der allgemein gebräuchliche. Die Regierung hat in diesem Code de la Route nichts anderes gemacht, als «die geeigneten Mittel gesammelt, um einerseits den Schutz der Strasse und andererseits den gegenseitigen Schutz der Rechte derjenigen, welche diese benützen, sicherzustellen» [1]). Der Name «Code de la Route» ist aber insofern gerechtfertigt, als die früher völlig zerstreuten Bestimmungen, die für den Strassenverkehr galten, nun in einem einzigen Gesetz vereinigt sind. Im ferneren umfasst die Regelung des Code de la Route den Verkehr auf allen Strassen, die überhaupt administrativ eingeteilt sind: Staatsstrassen (voirie nationale), Departementsstrassen (voirie départementale), Gemeindewege (voirie vicinale), Feldwege (voirie rurale) und Strassen in der Stadt (voirie urbaine) [2]). Art. 1 drückt das aus, indem er sagt, dass der Gebrauch aller dem öffentlichen Verkehr geöffneter Strassen von den Bestimmungen des Reglementes erfasst werde.

Das erste Kapitel (Art. 2—16) enthält die Bestimmungen, welche auf alle Fahrzeuge sowie auf die Zug-, Last- und Reittiere anwendbar sind.

---

[1]) Circulaire ministérielle du 30 mai 1921.

[2]) Blaisot, Commentaire juridique et pratique du Code de la Route 14 f.

Art. 2 regelt genau die erlaubten Arten von Bereifungen für alle Fahrzeuge und die zulässige Maximalbelastung. Diese beträgt 150 kg pro cm Reifenbreite. Art. 3 handelt von der Maximalbreite der Fahrzeuge.

Alle Fahrzeuge müssen vom Einbruch der Dämmerung an vorne ein weisses und hinten ein rotes Licht führen. Vorbehalten bleiben die speziellen Vorschriften für die Automobile. Beide Lichter müssen auf der linken Seite des Fahrzeuges angebracht sein. Ist das Fahrzeug mit der Ladung nicht länger als 6 m, so kann das weisse vordere und das rote hintere Licht von derselben Lichtquelle ausgehen. Spezielle Vorschriften gelten für landwirtschaftliche Fahrzeuge. Handwagen müssen nur mit einem weissen oder farbigen Licht versehen sein (Art. 4).

Jeder Wagen muss eine deutlich sichtbare Platte mit dem Namen des Eigentümers tragen, immerhin gibt es von dieser Bestimmung verschiedene Ausnahmen (Art. 5).

Die Ladung eines Fahrzeuges darf nicht breiter sein als $2{,}_5$ m. Ausnahmsweise können aber auf Grund einer Spezialbewilligung breitere Ladungen für den Verkehr zugelassen werden, und auch für die Landwirtschaft bestehen bestimmte Ausnahmen (Art. 6). Diese Ausnahmetransporte von Gegenständen, die im allgemeinen nicht zum Verkehr auf den öffentlichen Strassen zugelassen sind, regelt Art. 14.

Jedes Fahrzeug muss einen Führer haben. Zug- und Lasttiere sowie Vieh müssen einen Begleiter haben. Die Führer oder Begleiter müssen jederzeit imstande sein, ihr Fahrzeug oder ihre Tiere zu lenken und müssen Fussgänger und andere Führer von ihrem Kommen in Kenntnis setzen. Sie dürfen die Mitte der Strasse und deren rechte Seite, niemals aber die linke benützen (Art. 7).

Allgemein ist in den Ortschaften ein mässiges Tempo vorgeschrieben, das auch einzuhalten ist, wenn die Strasse nicht ganz frei oder wenn die Sichtbarkeit beeinträchtigt ist (Art. 8).

Für alle Strassenbenützer gilt die Regel rechts kreuzen, links überholen und rechts anhalten, um sich von einem andern überholen zu lassen. Beim Überholen oder Kreuzen muss auf der linken Seite ein möglichst grosser freier Raum gelassen werden,

wenigstens die Hälfte der Fahrbahn, wenn es sich um ein Fahrzeug oder um eine Herde handelt. Fussgänger, Radfahrer und einzelne Tiere sollen so überholt oder gekreuzt werden, dass ihnen wenigstens ein freier Raum von 2 m bleibt. Beim Überholen eines anderen Fahrzeuges ist grösste Vorsicht anzuwenden. Es darf nur vorgefahren werden, wenn keine Gefahr eines Zusammenstosses mit einem entgegenkommenden Fahrzeug oder Tier besteht. Wenn die Sichtbarkeit nach vorn nicht genügend ist, darf nicht vorgefahren werden. Wenn nach der vollzogenen Kreuzung wieder auf die rechte Strassenseite zurückgefahren wird, so ist darauf zu achten, dass das so gemacht wird, dass daraus dem überholten Fahrzeug oder Tier keine Gefahr entstehen kann (Art. 9).

An Strassenkreuzungen und -abzweigungen hat jeder Fahrzeug- und Tierführer folgende Vorsichtsmassregeln zu beachten: Er muss sein Kommen ankündigen, Umschau halten, ob die Strasse frei sei, langsam fahren und rechts anhalten, besonders an unübersichtlichen Stellen. Das von rechts her kommende Fahrzeug hat den Vortritt (Art. 10, in der Fassung des Dekretes vom 12. April 1927). Diese Bestimmung hat Anlass zu verschiedenen Diskussionen gegeben. Ursprünglich war vorgesehen, dass immer das auf der Staatsstrasse fahrende Fahrzeug den Vortritt haben soll. Da sich aber diese Regel in der Praxis schlecht bewährte, versuchte man es nun mit der Regel, dass unabhängig von irgendwelcher Unterscheidung stets der von rechts her kommende Führer den Vortritt haben soll. Bis jetzt scheint sich diese Vorschrift besser zu bewähren als die alte. Bedingung ist natürlich, dass speziell auf den grossen Strassen Kreuzungen und Abzweigungen genau kenntlich gemacht werden, damit der dort fahrende Führer beizeiten die vom Gesetz verlangten Sicherheitsmassnahmen treffen kann.

Ein Fahrzeug darf nicht ohne triftigen Grund auf der Strasse stehen gelassen werden. Der Führer eines stationierten Fahrzeuges hat alle Vorkehren zu treffen, um einen Unfall zu verhüten. Der Verkehr darf durch stationierte Fahrzeuge möglichst wenig behindert werden, ebenso der freie Zugang zu den Grundstücken. Falls ein Fahrzeug infolge eines Unfalles auf der Strasse zum Stehen gebracht wird, oder wenn von der Ladung etwas herabfällt, das nicht sofort weggeschafft werden kann, so hat der Führer

sofort die nötigen Sicherheitsmassnahmen zu treffen und speziell nachts für Beleuchtung des Hindernisses zu sorgen (Art. 11). Trottoirs sowie spezielle Reit- oder Radfahrerwege etc. dürfen von keinen andern Strassenbenützern als von denjenigen, für die sie speziell reserviert sind, benutzt werden (Art. 12).

Art. 13 stellt besondere Vorschriften betreffend das Fahren mit aneinandergehängten Fuhrwerken auf.

Die Präfekten und Bürgermeister können bei Tauwetter die nötigen Massnahmen zum Schutze der Strassen treffen (Art. 15), ebenso können sie für Brücken, die nur eine beschränkte Tragkraft besitzen, Vorschriften über deren Benützung aufstellen (Art. 16).

Das zweite Kapitel (Art. 17—20) handelt speziell von den von Tieren gezogenen Fahrzeugen.

Die Präfekten können für gewisse Strassen vorschreiben, dass jedes dort verkehrende Fahrzeug mit einer Brems- oder Hemmvorrichtung versehen sein müsse (Art. 17).

Die Art. 18—20 regeln genau die Anzahl der Tiere, welche an ein Fuhrwerk gespannt werden dürfen.

Das dritte Kapitel enthält die Spezialbestimmungen, welche auf die Automobile zur Anwendung kommen (Art. 21—33).

Durch geeignete Anordnung der verschiedenen Organe eines Automobils soll jede Feuers- und Explosionsgefahr möglichst ausgeschlossen werden. Das Laufen des Motors darf keine Gefahr in sich schliessen und niemanden belästigen. Der Motor muss mit einer schalldämpfenden Vorrichtung versehen sein. Der Gebrauch des offenen Auspuffes ist untersagt (Art. 21, in der Fassung des Dekretes vom 12. September 1925).

Jedes Automobil muss nach folgenden Prinzipien gebaut sein:

1. Die Sicht nach vorne muss für den Führer frei sein.
2. Der Führer muss alle Bedienungshebel von seinem Sitz aus betätigen können und imstande sein, alle Instrumente zu überwachen, ohne dass dadurch seine Aufmerksamkeit von der Strasse abgelenkt wird.
3. Steuerungs- und Antriebsmechanismus müssen alle nötige Garantie betreffend ihrer Dauerhaftigkeit bieten.
4. Automobile von mehr als 350 kg Leergewicht müssen einen Rückwärtsgang besitzen.

5. Jedes dem Warentransport dienende Automobil, dessen Ladung schwerer ist als 3000 kg, muss mit einer Vorrichtung versehen sein, die dem Führer erlaubt, von seinem Sitz aus jedes andere Fahrzeug, das ihn überholen will, zu sehen (Art. 22).
6. Zwei voneinander unabhängige Bremssysteme sind obligatorisch. Das Automobil muss auch am steilsten Gefälle damit zum Stehen gebracht werden können. Wenigstens eine dieser Bremsen muss direkt auf die Räder wirken. Für Anhängewagen gelten spezielle Vorschriften über deren Bremsen (Art. 23).

Jedes Automobil muss vom Anbruch der Dämmerung an vorne mit zwei weissen und hinten links mit einem roten Licht versehen sein. Für Motorräder genügt ein von vorne und von hinten sichtbares Licht, oder ein Licht vorne und eine rote Reflexlinse hinten. Überdies muss jedes Fahrzeug, das schneller als 20 km in der Stunde fährt, wenigstens einen Apparat haben, der fähig ist, die Strasse auf wenigstens 100 m nach vorne zu beleuchten, dessen Strahlenbündel aber so eingestellt sein muss, dass dadurch andere Strassenbenützer nicht geblendet werden. Beim Durchfahren von Ortschaften, wo eine öffentliche Strassenbeleuchtung besteht, darf diese Vorrichtung nicht zur Anwendung kommen. Nach Einbruch der Dämmerung muss auch das hintere Nummernschild beleuchtet werden. Stationierte Automobile können mit einer nach vorne weiss und nach hinten rot leuchtenden Laterne kenntlich gemacht werden, welche auf der dem Verkehr zugewendeten Seite des Wagens anzubringen ist (Art. 24, in der Fassung des Dekretes vom 12. April 1927 Art. 1).

Am 28. Juli 1923 erliess der «Ministre des Travaux publics» das ihm in Art. 24 Al. 4 vorbehaltene «Décret concernant l'Eclairage des Automobiles».

Neben genauen Angaben über die Art und Weise der Berechnung der gestatteten minimalen Lichtstärke dieser Scheinwerfer enthält dieses Dekret die Vorschrift, dass die Scheinwerfer so konstruiert sein müssen, dass sie augenblicklich abgeblendet werden können. Die Geschwindigkeit des Fahrzeuges muss jedesmal dann herabgesetzt werden, wenn der Führer vom vollen Licht zur reduzierten Beleuchtung übergeht. Jedes Fahrzeug, dessen Beleuchtung nicht genau all diesen Vorschriften entspricht, darf nachts unter keinen Umständen schneller als 20 km per Stunde

fahren. Aus dieser Vorschrift kann indirekt auch abgeleitet werden, dass auch Motorräder, die nachts schneller als 20 km per Stunde fahren, wenigstens einen solchen Scheinwerfer mit sich führen müssen.

Jedes Automobil muss mit zwei Warnungssignalen versehen sein: Ein sehr lautes, das auf eine Distanz von 100 m gehört werden kann, soll ausserorts dann angewendet werden, wenn es nötig ist. Ein weniger lautes, das weder die Bewohner noch die Passanten belästigt noch Tiere erschreckt, soll in den Ortschaften gebraucht werden. Innerorts sind mehrtönige Hupen, Sirenen und Pfeifen verboten (Art. 25).

Art. 26 handelt von der Prüfung der Automobile, die stattzufinden hat, bevor sie zum Verkehr zugelassen werden. Diese Prüfung ist dem «Service des Mines» übertragen.

Die Nummernschilder vorne und hinten am Automobil sind obligatorisch. Daneben muss auf jedem Wagen noch ein Schild angebracht sein mit dem Namen des Erstellers, Angabe des Wagentypes und der Chassisnummer: Lastwagen müssen ein weiteres Schild tragen mit der Angabe des Leergewichtes und der Maximalbelastung. Daneben gilt auch für alle Automobile die Vorschrift des Art. 5, wonach jedes Fahrzeug mit einem Schild versehen sein muss, das Name, Vorname und Wohnort des Eigentümers enthält (Art. 27).

Bevor ein Automobil in Verkehr gesetzt werden darf, muss dasselbe beim Präfekten des betreffenden Departements, in welchem das stattfinden soll, angemeldet werden. Dieser teilt ihm eine Kontrollnummer zu und erstattet sofort dem «Service des Mines» Meldung über die Anmeldung (Art. 28).

Nur wer im Besitze eines Führerausweises ist, darf ein Automobil führen. Dieser wird vom Präfekten ausgestellt, wenn der Bewerber die Fahrprüfung mit Erfolg bestanden hat. Eine spezielle Prüfung muss zur Erlangung einer Führerbewilligung für Gesellschaftswagen und schwere Lastautomobile abgelegt werden. Bei einem Verstoss gegen die Reglementsvorschriften kann die Führerbewilligung zurückgezogen werden. Sie muss zurückgezogen werden, wenn der Führer in betrunkenem Zustand eine Reglementsverletzung begangen hat oder wenn er nachträglich unfähig geworden ist, ein Automobil zu führen (Art. 29).

Beim Verlassen des Fahrzeuges muss der Führer desselben die nötigen Vorkehren treffen, um einem Unfalle vorzubeugen. Wird unterwegs eine Reparatur nötig, bei der Lärm entsteht, so darf sie nicht näher als 100 m bei bewohnten Häusern vollzogen werden (Art. 30).

Art. 31 regelt die Geschwindigkeit der Automobile. Oberster Grundsatz ist, dass der Führer stets seine Geschwindigkeit beherrschen soll. Falls die Präfekten oder die Bürgermeister von dem ihnen in Art. 62 eingeräumten Recht, spezielle Geschwindigkeitsvorschriften für gewisse Strassen zu erlassen, Gebrauch gemacht haben, so sind diese zu berücksichtigen. Die Geschwindigkeit ist wesentlich herabzusetzen oder das Automobil sogar anzuhalten, wenn dieses infolge der Umstände oder wegen der Strassenverhältnisse Anlass zu einem Unfalle, Unordnung oder auch nur zu einer Verkehrsstockung geben könnte. Innerorts, in Kurven, an starken Gefällen, auf Strassen mit beidseitiger Bebauung, in engen Durchgängen, an Kreuzstrassen, beim Kreuzen oder Vorfahren sowie wenn Zug-, Last-, Reittiere oder Viehherden Zeichen von Furcht zeigen, ist auch langsamer zu fahren oder anzuhalten. Nachts oder wenn Nebel herrscht, darf nur mit reduzierter Geschwindigkeit gefahren werden. Für Gesellschafts- und Lastautomobile gelten besondere Vorschriften, welche im «Arrêté interministériel du 25 janvier 1923» festgelegt sind.

Art. 32 handelt speziell von den automobilen Traktoren und Wagen, welche geschleppt werden.

Automobilrennen können nur mit spezieller Bewilligung des Präfekten abgehalten werden, wenn dabei nur das Gebiet eines Departementes berührt wird. Kommen mehrere Departemente in Frage, so ist für die Erteilung der Bewilligung der Minister des Innern zuständig (Art. 33).

Das vierte Kapitel enthält die speziellen Bestimmungen, die für Pferdefuhrwerke und Automobile gelten, die einen öffentlichen Beförderungsdienst versehen (Art. 34—47).

Im fünften Kapitel sind die für die Radfahrer geltenden Bestimmungen enthalten (Art. 48—54).

Die mit einem mechanischen Motor versehenen Fahrräder unterstehen den für die Automobile geltenden Vorschriften (Art. 48).

Nachts darf nur entweder mit einer von vorne und von hinten sichtbaren Laterne oder mit einer nach vorne leuchtenden Laterne und einer roten Reflexlinse gefahren werden (Art. 49).

Als Warnungssignal darf einzig eine Schelle oder Glocke verwendet werden, die auf 50 m hörbar ist. Sie soll gebraucht werden, so oft das nötig ist (Art. 50).

Auch die Fahrräder müssen obligatorischerweise ein Schild tragen, auf welchem Name und Wohnort des Eigentümers verzeichnet ist (Art. 51).

Innerorts sowie bei Kreuzungen, Abzweigungen und in Kurven soll langsam gefahren werden. In den Strassen soll nicht gruppenweise gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr behindert wird (Art. 52).

Rechts ausweichen und links vorfahren gilt auch für die Radfahrer. Beim Vorfahren haben sie ihre Geschwindigkeit zu mässigen und ihre Absicht durch ein Signal kund zu tun (Art. 53).

Auf den Trottoirs dürfen die Fahrräder von Hand gestossen werden. Ausserhalb der Ortschaften dürfen die Radfahrer die Trottoirs längs der gepflasterten oder sich in Reparatur befindlichen Strassen auch zum Fahren benutzen, dürfen aber nur langsam fahren (Art. 54).

Die Bestimmungen des vierten Kapitels (Art. 55—58) finden Anwendung auf die Fussgänger sowie auf die nicht angespannten oder gerittenen Tiere.

Alle Fahrzeugführer sind verpflichtet, Fussgänger, die sie antreffen, von ihrem Kommen in Kenntnis zu setzen. Die pflichtgemäss aufmerksam gemachten Fussgänger sind dagegen ihrerseits verpflichtet, Platz zu machen, um die Fahrzeuge, Fahrräder, Zug-, Last- oder Reittiere passieren zu lassen (Art. 55).

Herden müssen so geführt werden, dass sie kein Verkehrshindernis bilden, und dass sie gekreuzt und überholt werden können. Sie dürfen nicht auf den öffentlichen Strassen anhalten (Art. 56).

Tiere dürfen nicht auf den öffentlichen Strassen frei herumlaufen gelassen werden (Art. 57). Zug-, Last- oder Reittiere dürfen nicht ohne Aufsicht gelassen werden. Auf den Strassen ist das Weidenlassen von Tieren verboten. Auf Feld- und Gemeindewegen, die kein Interesse für den allgemeinen Verkehr bieten, kann es vom

Präfekten gestattet werden. Dies muss aber durch Ankündigung beim Publikum bekanntgegeben werden (Art. 58).

Im siebenten Kapitel sind die Straf-, Schluss- und Übergangsbestimmungen enthalten (Art. 59—64).

Wichtig ist einzig die schon erwähnte Bestimmung des Art. 62, die den Bürgermeistern und Präfekten das Recht vorbehält, im Rahmen ihrer Kompetenz, wenn es die Sicherheit oder das öffentliche Wohl erfordern, strengere Vorschriften für ihr Gebiet zu erlassen, als der Code de la Route enthält.

Von dieser Erlaubnis hat z. B. der «Préfet de Police» der Stadt Paris Gebrauch gemacht, indem er am 15. März 1925 einen «Arrêté sur la règlementation de la circulation des piétons» erliess.

Der Fahrdamm der öffentlichen Strassen ist den Fahrzeugen und das Trottoir den Fussgängern vorbehalten. Fahrzeugführer und Fussgänger haben sich an diese Regeln zu halten, wenn nicht durch das vorliegende Reglement eine Ausnahme geschaffen wird (Art. 1).

Es ist verboten, mit einem Fahrzeug auf dem Trottoir zu fahren oder es dort stehen zu lassen. Ausnahmen bestehen zugunsten von Fahrrädern, die von Hand gestossen werden, von Kinderwagen sowie von Wagen für Krüppel, falls diese Wagen sich dem Fussgängertempo anpassen und so stationiert werden können, dass sie den Verkehr auf dem Trottoir nicht behindern (Art. 2).

Speziell den Fussgängern ist es verboten, ohne Veranlassung auf dem Fahrdamm zu gehen oder dort stehen zu bleiben. Die Strasse darf nur rechtwinklig von Trottoir zu Trottoir überschritten werden. Plätze, wo mehrere Strassen einmünden, sollen nicht quer überschritten werden, sondern die Fussgänger sollen um diese herumgehen, indem sie eine einmündende Strasse nach der andern überschreiten. Wo auf der Strasse ein Übergang für die Fussgänger markiert ist, muss dieser benutzt werden. Wo ein wechselweiser Verkehr zwischen Fussgängern und Fahrzeugen besteht, darf die Fahrbahn nur überschritten werden, wenn die Fahrzeuge zu diesem Zweck angehalten worden sind. Wo keine reservierten Übergänge für die Fussgänger quer über den Fahrdamm bestehen, müssen diese beim Überschreiten auf ein Warnungssignal hin jedem Fahrzeug sofort Platz machen. Auf Trambahnen darf nicht auf der Strasse gewartet werden. Dem Publikum wird empfohlen, sich

möglichst nicht mit Anfragen um Auskunft an die Verkehrsposten der Polizei zu wenden, um diese nicht zu stören bei ihrer oft schwierigen und verantwortungsvollen Aufgabe (Art. 3).

Die Fahrzeugführer müssen ihre Fahrzeuge vor den obligatorischen Tram- und Autobushaltestellen anhalten, damit die Fahrgäste unbehindert ein- und aussteigen können. Im weiteren sind sie gehalten, abzubremsen oder anzuhalten, wenn ein Fussgänger die Strasse überquert. Solche Stellen, die für den Fussgängerverkehr speziell reserviert sind, dürfen nur in langsamem Tempo befahren werden (Art. 4).

Übertretungen dieses Reglementes sind strafbar (Art. 5).

Abgeschlossen Ende März 1930.